جاكلين بوجى - جارنييه

دراسات في

جغرافية العمران الحضرى

تقديم وتعريب
دكتور
محمد على بهجت الفاضلى
أستاذ الجغرافيا البشرية
عميد كلية آداب دمنهور - جامعة الإسكندرية

٢٠٠٣

يشمل الكتاب المعرّب فصولاً مختارة من كتاب السيدة الأستاذ الدكتور جاكلين بوجي - جارنييه، وعنوانه :

JACQUELINE BEAUJEU - GARNIER, " Géographie urbaine " Armand colin, collection U , Paris , 1980 360 Pages.

بسم الله الرحمن الرحيم

" من عمل صالحاً من ذكر أو أنثى وهو مؤمن فلنحيينه
حياة طيبة ولنجزينهم أجرهم بأحسن ما كانوا يعملون "

صــدق الله العظيــم
النحل آيـة ٩٧

إهـــــداء

إلى الأمل فى رحمة الله سـبحانه وتعالى

فأكون إبناً صالحاً يدعو لوالديه بعظيم

السعادة ، وخير المقام فى دار الخلود

مقدمـــة المعرب

أولاً : فى ذكرى مؤلفة الكتاب .

ثانيــاً : أبعاد الدراسات الحضرية الفرنسية .

ثالثــاً : عن التعريب .

***

أولاً : فى ذكرى مؤلفة الكتاب :

انتقلت السيدة جاكلين بوچى جارنييه الى دار الخلد فى آخر عـــام ١٩٩٥ عن عمر يناهز تسعة وسبعين عاماً بعد صراع مرير مع المـوض، واجهته بشجاعة كبيرة مما أدى لكل من يعرفها عن قرب أو حتى من سمع عنها إلى الإعجاب بشـخصيتها المتميزة ، وخلقها الكريـم ، وتواضعـها الجم ، فى حال الصحة والمرض وفى الحل والترحال . ليست هذه شـهادة منى لعظمـتها ، ولكنها شـهادة كل أحبائـها وتلاميذهـا التى كـانت الصديقة ، والأخت ، والأم ، والأستاذة لكل من اقترب منــها وقـد نـال معرب الكتاب بطريق مباشر جزءاً من عظمة هذه الإنسـانة فـى قاعـة الدرس،وفى الرحلات العلمية،وفى المؤتمرات الدولية فى المدة من ١٩٧٦ حتى ١٩٨٤،مدة ابتعاثى لفرنسا،ومن عملى تحت قيادتها فـى مجموعـة عمل " المدن العالمية الكبرى " المنبثقة من الاتحاد الجغرافى الدولى .

ظلت السـيدة چاكلين تشـارك بكـل قواهـا فـى الجغرافيـا الفرنسـية والجغرافيـا العالميـة من خلال كتاباتها التى تنال دائماً التقدير على كل المسـتويات . وقد إنتهت حياتها الدنيوية مع نهايـة كتابها الأخيـر عن " مدينة باريس " التى أضافت فيه الكثير الى المعرفـةالجغرافيـة الفرنسـيـة والى نموذج مثالى لدراسات المدن المنفردة (المونوجرافات) .



وقد بدأت السـيدة حياتها العملية والعلمية كأسـتاذ للجـغرافيـا الطبيـعية،ولكنها تحـولت

سريعاً الى الجغرافيا البشرية والإقليمية فأضافت لنا عدداً ضخماً من الكتب والبحوث فى الجغرافيا البشرية العامة ، وفى جغرافية الحضر ، أثرت بها المكتبة الفرنسية .

بل إن معظم أعمالها قد ترجمت الى لغات عديدة من خلال تلاميذها المباشرين وغير المباشرين . عملت السيدة فى البداية فى جامعة ليل انتقلت منها الى السوربون وكانت - لفترة طويلة - رئيس الجمعية الجغرافية الفرنسية حتى وفاتها . نجحت جاكلين فى تكوين فرق عمل ومجموعات باحثين عديدين دفعت بكثير من الجغرافيين الشبان - وكنت ذاك يوماً - الى فتح آفاق علمية وبحثية جديدة دائماً ، منها الجغرافيا التجارية ، والتخطيط الإقليمى، والتهيئة المكانية . ولعل أهم إضافة لها هى ذلك الأطلس العلمى غير المسبوق عن مدينة باريس وإقليمها والمصحوب بتحليل راق يعجز المتخصصون عن وصفه بل حتى الإشادة به فهو عمل - أكاد أجزم - ليس له نظير آخر .

لم تكن جاكلين جغرافية فقط ولكنها عنصر نسائى يشهد بأن هناك أدبيات علمية رائعة أضافتها الى المعرفة الإنسانية فهى شهادة بكفاءة المرأة علماً ، وخلقاً ، وعطاء . وامتد تأثيرها ليس فقط على كل الأكاديميين الذين اقتربوا منها. ولكن المهتمين بالدراسات الحضرية من التنفيذيين ومن صانعى القرار ؛ قد استفادوا من خبراتها الواسعة من خلال رئاستها لمجلس الإدارة العلمى لمركز بحوث باريس وإقليمها التابع لبلدية باريس منذ إنشائه وحتى وفاتها . وكانت فى هذا الصدد تضيف دائما الى المجلس الاقتصادى والإجتماعى لإقليم باريس ، كما أنها أنشأت مجموعة عمل المدن العالمية الكبرى حتى عام ١٩٨٨ التى إستطاعت بحماستها

وعطائها دفعة قوية لجغرافية الحضر على المستوى العـــالمى ، وكـــانت تدعو دائماً تلاميذها حتى آخر الوقت للمشاركة فى المؤتمرات والنـــدوات العلمية .

وعساى أن أكون فى نقل جزء من علمها الغزير الـــى العربيـــة تكريماً لشخصها الكريم واعترافاً بفضلها علىّ وامتناناً لمـــا قدمتـــه لـــى ولغيرى من بنى الجغرافيين فى دول العالم الثالث .

....

ثانيـــاً : أبعاد الدراسات الحضرية الفرنســـية *

كانت المدينة ولازالت محوراً هاماً فى الدراسة الجغرافية الفرنسية للحضر ، خاصة ما يتعلق منها بتركيبها الداخلى ، وبوظائفها ، والعلاقات الإقليمية ، والخدمات العامة وارتباطها بالسكان .

ولم تقتصر هذه الاهتمامات على الجغرافيا فقط ، بل امتدت الـــى عدد من التخصصات منها الاقتصاد والإجتمـــاع والعمـــارة والتخطيـــط الحضرى . وكان اهتمام الاقتصاد بالدراسات الحضرية كبـــيراً ذلـــك لأن دراسة انتاج المساكن والقيمة النقدية للأرض هى أمور لابد من الإلمام بها عند دراسة المدينة حتى نفهم منها عوامل توزيع السكان ، وتوزيع عناصر خطة المدينة فى طريق ينتهى الى بناء النماذج والنظريات المكانية .

ولا تزال جغرافية الحضر تمثل بعـــدا أساســـيا فـــى الدراســـات الجغرافية الفرنسية . ويتمخض ذلك عن بحوث ورسائل علمية ونـــدوات يصعب حصرها . ورغم أن الأعمال العلمية المرتبطة بالمدن قد شـــملت جوانب متشعبة ، فيمكن تحديد الاتجاهات الأساسية لها حيث يمكن جمعـــها فى فئتين أساسيتين :

(أ) بحوث تحتوى على ظاهرات اقليمية تعالج النمو الحضـــرى La Croissance urbaine ودور المدينة فـــى الـــتركيب الإقليمـــى ، والاطارات التنظيمية للحيز الاقليمى والقومى . ولعل أهم تلك الدراســـات

---

* هذه المقدمة جزء من مقال سبق نشره فى المجلة الجغرافية العربية – الجمعية الجغرافية المصرية – العدد الثالث والعشرون – السنة الثالثة والعشرون . ١٩٩١ – ص – ص ١٥٩ – ١٩٠ مع تعديلات كثيرة .

هو ما قام به راؤول بلانشار R. Blanchard والتى ظهرت فى سلسلة من البحوث بين سنتى ١٩٥٠ – ١٩٦٠ تتصل بدراسة النمو الحضرى ، والشبكات الحضرية ، والعلاقات بين المدن وأقاليمها . وظهرت مجموعة من البحوث تتصل بدراسة النظام الحضرى الفرنسى ، ودور الصناعة فى تطور هذا النظام ، واستخدم فى ذلك التحليل الكمى الذي يلقى الضوء المباشر على المشكلات وسبل حلولها . كما تقوم الدراسات التى تناقش أهمية المدن على مستوى إقليمى منها مثلا دراسة جنتى M. Genty عن المدن والقرى فى منطقة بريف Pays de Brive ، وهى منطقة تتميز بندرة السكان وضعف النظام الحضرى ، وانتهت تلك الدراسة الى بيان دور المدن الصغيرة فى الوسط الريفى والى أهمية التطوير الحضرى بعد مرور فترة من الركود ، كما تتميز دراسة أخرى تتصل بتنظيم الحيز الاقليمى L'espace regional فى جنوب غرب اقليم أكيتين Aquitaine التى قام بها لابورد D. L'aborde والتى تركز على دراسة المتغيرات الحضرية وأثر المدن على الأقاليم .

وتتعدد الدراسات التى تناقش مختلف مشكلات اقليم باريس ، منها دراسة سياسة التخطيط فى حوض باريس ، ومحتوى تخطيط باريس الكبرى خاصة فى أعمال جاكلين بوجى – جارنييه وبنشميل ، كما درس كارمونا (١٩٨١) تطور فكرة التخطيط فى اقليم باريس ، وعلاقة الأقاليم بالمدينة الأم (باريس) وتطور المدن المتوسطة فى هامش اقليم باريس (شارتر – درى – افرى) .

(ب) بحوث تعالج موضوع الحيز الداخلى للمدينة ، مع التركيز على المدينة وهوامشها ، سواء كوحدة تحليلية أو دراسة المدينة كاطار للتوطن ، وكمركز للمدينة . وتتعدد البحوث فى هذه المجالات ومنها :

– دراسة التحولات الاجتماعية والديموجرافية والاقتصادية الحديثة . وتتصل بعض هذه الأبحاث بدراسة الأحياء القديمة التى تشرف عليها مراكز البحوث والمعامل الدراسية التى تتبنى العمل من خلال فرق عمل منها مركز بحوث بوردو ، أو من خلال هيئات تتصل بالتخطيط منها مثلا جاكلين بوجى – جارنييه ، وجان باستييه فى مركز بحوث الدراسات عن باريس واقليمها C. R. E. P. I. F. .

– دراسة الأنشطة الاقتصادية خاصة فى مجال الصناعة وأثرها على التحولات السريعة فى التركيب الحضرى ، والتوزيع المكانى للخدمات والتجارة ، ودراسة التطور الداخلى للمدن ، ممثلة فى تطور وإعادة توزيع الأنشطة الاقتصادية • مع دراسة التغيرات الاقتصادية والديموجرافية فى العلاقات المكانية الوظيفية ودراسة العلاقة بين توزيع الخدمات العامة وتركيب المدينة • وتتمثل هذه الدراسات فى عدد من الأعمال لعل أهمها دراسة لاباس Labasse عن المستشفى والمدينة ، ودراسة بونيه Bonnet عن الأنشطة الخدمية والتجارية فى ليون .

– الجغرافيا الاجتماعية للمدن وعلاقتها بالسياسات الحضرية والتى شكلت مجالاً هاماً للدراسة يشترك فى الاهتمام بها جغرافية الحضر ، الاجتماع الحضرى . ومن هذه الدراسات فى ما قام به رونكايوليو Roncayolyo فى الجغرافيا الاجتماعية للمدن فى العصر الصناعى ، ودراسة بورجيل Burgel عن الجغرافيا الاجتماعية لمدن

اليونان ومدن شرق أوربا واقليم باريس ، ودراسة Vant التى تهدف الى تفسير التحولات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والأيديولوجية . وتتركز هذه الدراسة على ابراز عوامل الادراك الحسى Perception للحيز الحضرى للمجموعات الاجتماعية .

– دراسة التحولات التى تطرأ على هوامش المدن ، والحافات الريفية الحضرية ، والجهود التى تبذل لكبح النمو الحضرى ، واستهلاك الأرض تبعا لانتشار وتوسع التحضر ، وغزو الامتداد المديني للريف . وتشمل هذه الدراسات المدن الفرنسية اضافة الى مدن الدول النامية . ولعل أهم تلك الدراسات ما قام به جويار Juillard التى تبرز الصراعات الريفية الحضرية الناتجة عن انتشار النمو الحضرى على حساب الريف وهنا يتقابل جغرافيو المدن مع جغرافيى الريف اضافة الى عدد من المتخصصين فى مجالات غير جغرافية تهتم بسرعة التحول الريفى من خلال التحضر . ويشمل ذلك دراسة أهمية النقل والمواصلات بين المدينة والقرية ودراسة النظم الحضرية حول المدن .

والواقع أن الدراسات الفرنسية متشعبة كما أنها تنفتح على مجالات واسعة تبدو فى النهاية وكأنه مجال اهتمام لعدد من العلوم المتداخلة لدرجة لا تبدو فيه المدن ظاهرة جغرافية بل ظاهرة اجتماعية واقتصادية حيث لا يمكن النظر اليها من زاوية واحدة .

وجذبت مشكلة دور الشبكات الحضرية فى ابراز التناقضات المكانية وأثرها على العلاقات الاقليمية بين المدن ومجال نفوذها اهتمام الباحثين فى علم الجغرافيا ورغم أن المنظرين الاجتماعيين يهتمون اهتماما كبيرا بدراسة امكانية الوصول L´accessibilité الى مقار الخدمات

تعتمـد على التنـظيم الحضرى وارتباطه بالتوازن والعدالة الاجتماعيـة Le Justice Social والمقصود بها هو إمكانية كل السـكان للوصـول بسهولة الى حيث توجد الخدمات العامة . وترتبط هذه الامكانيـة بكفـاءة شبكة المدن Les réseaux urbains لأن تنظيم الشبكات يعتمـد علـى توزيع التجارة والخدمات . وقد أثبتت معظم الدراسات أن الريف يعـانى من نقص الخدمات تبعاً لسوء توزيعها على مستوى الإقليم .

وترتبط فكرة عدم العدالة الاجتماعية باختلاف تكوين وبنية النظـام الحضري سواء على مستوى الحيز الحضرى L'espace urbain بأكمله أو على مستوى أحياء المدينة . ويشير ذلك الى سوء توزيع المصانع الذى يتضح فى خطط التنمية الحضرية ، خاصة عندما تناقش الخطط - صحـة أو خطأ - تخطيط مراكز المدن التى ينتج عنها ما يؤثر علـى المحتـوى الاجتماعى والاقتصـادى من خلال عمليات الإصلاح والترميم والعـزل La Ségrégation السكنى والوظيفى الـذى يرتبـط بوسـط المدينـة وبهوامشها ، وارتباط ذلك بالتخطيط الحضرى .

وتتعدد الدراسات الفرنسية التى تهتم بابراز الترابط بين المدينـة والأنشطة الخدمية والتجارية كأسـاس لدراسـة التناقضـات الاقليميـة ، والعلاقات بين المدينة واقليمها الريفى ، ودراسة الريـف بوصفـه اقليـم للمدينة ومجال نفوذ لها ، ودراسة الحركة بين المدينة والاقليم . ونذكر فى هذا المجال - مثلا - دراسة فالتر P. Falter لاقليم بريتانى الذى قسـمه الى ١٥ منطقة ريفية تختلف عن بعضها من حيث المـوارد وامكانيـات العمل ، وامكانيات الانتاج والتوزيع بالنسبة للعاصمة الحضرية الاقليمية .

وتشير معظم الدراسات الفرنسـية الـى أن الـهيكل العمرانـى L'armature urbaine يمثل نقطة الانطلاق نحـو دراسـة التـوازن والتناقضات الاقليمية مثلما تشير اليه دراسـة بوييـه Boyer ودراسـة برويبى Bruelle التى تؤكد أهمية التغيرات فـى الـتركيب الحضـرى والاقليمى وخاصة ما يتعلق بالحياة الاجتماعيـة والاقتصاديـة وأشـكال التراتب الحضرى L'hiérarchie .

ولم تحظ دراسة العلاقة بين التناقضات الاقليميـة مـن ناحيـة ، والهياكل الحضرية من ناحية أخرى بالاهتمام الكافى فيما يتعلق بالتغيرات التى طرأت على معظم مدن فرنسا وأقاليمها الا فى القليل منها دراسـات الحالة L'étude de cas والتعميمات الخاصة بالهياكل ومنـها دراسـة أودار Oudard التى تميز بين المدن التابعة Les villes dependantes et les villes soumises دراسة سـتنبير Steinberg عـن المـدن الجديدة فى اقليم باريس .

واهتم كايزر Kayser بالفصل بين الحيز الذى يفتقد الى عاصمة، والربط بين عدم العدالة الاجتماعية التى تنتج عن سوء توزيع الخدمـات ، وعن سوء توزيع الأقطاب الحضرية والسياسات التـى تتعلـق بـالمدن المتوسطة والصغيرة والتى تشير بوضوح الى نقص كفاءة التنمية وعيوب التنظيم الاقليمى . وتتبلور بعض الدراسات فى تولوز مثلا حـول الحـيز الهامشى L'espace periphérique فى منطقة البرانس ، اضافة الـى عدد من المؤلفات عن الحيز الذى يبتعد عن مـدن المـتروبول ، وبعـد المراكز الحضرية عن الأنشطة الخدمية الراقية .

وكان لتوطن المؤسسات والشركات فى النطاقات الحضرية أثر فى انتهاج سياسة تهدف الى تقسيم المدينة الى قطاعات La Séctorisation ادارية وفق مجال نفوذ الخدمات الحضرية ، وخاصة فى مجال التعليم والاستشفاء ، وتتحدد هذه المجالات وفق حركة السكان من ناحية وتوزيع مبانى الخدمات من ناحية أخرى .

وتهتم الدراسات الحضرية بكيفية توزيع المرافق والخدمات ، وخطوط النقل خاصة وأن هذه الأمور ترتبط الى حد كبير بمستوى مركزية الخدمات فى التجمعات الحضرية سواء ما يتعلق بتكوين الشبكات الحضرية وظاهرات التكامل والارتباط Linkages بين الخدمات مهما كان مستواها ؛ فبالنسبة للتجارة مثلا لابد من دراسة التكامل بين تجارة التجزئة كبداية ثم التدرج بالدراسة حتى المراكز التجارية الكبيرة .

واهتمت الدراسات أيضا بمجال نفوذ الخدمات Zone d´influence وتكاملها أو تنافسها على مستويات مختلفة خاصة ما يتعلق بنمط التركيب الحضرى وأثره فى توزيع الخدمات والوظائف العامة حسب أحجامها ، وحسب ما تشير اليه مقاييس التوطن بالنسبة للخدمات . كما اهتم الجغرافيون بدراسة أثر توسع المدينة وامتدادها على المسافات والكثافات وبكل ما يرتبط باتجاه حركة السكان . وينسحب هذا الاهتمام على دراسة النسيج الحضرى ومدى تجهيزه بالخدمات والمرافق ، اضافة الى تنظيم النقل وحركة المرور فى المدينة وفق التشريعات المحلية . ولاشك أن التحولات والتغيرات التى تطرأ على نسيج المدينة تمثل محصلة للقوى والعوامل التى تؤثر فى حركة البناء ، وارتباطها بالاشكال العقارية المعمارية .

وتشكل الخدمات الصحية أهمية خاصة فى الدراسات الفرنسية تبعاً لازدياد الحاجة الى التجهيزات الصحية وعلاقتها المباشرة بمستوى المعيشة ، وبنمط السكن ، وبالمهنة .

وبعد أن كانت الدراسات الحضرية تتم على أساس واسع يتلخص فى الاهتمام بدراسة الشبكات المدنية ، نشطت فى فرنسا الدراسات التى تتعلق بحيز صغير تلك هى انجاز الدراسة على مستوى الحى Le quartier مع الاهتمام بكل التفاصيل التى تتعلق بطبيعة الحياة اليومية معتمداً فى ذلك على تجانس الاحياء أو تغايرها وظيفياً . ومن هنا تنشأ دراسات تتعلق بالحى الصناعى ، وحى الأعمال المركزية .C. B. D واحياء العمال . كما يتم التقسيم على أساس معمارى منها مثلا دراسة المجمعات السكنية المتجاورة Les grandes ensembles وغيرها .

ونشطت دراسات توزيعية أخرى تهتم بتوزيع السكان فى المدينة تبعاً لعدة معايير منها مستوى الدخل ، ومستوى المعيشة ، والمهنة ، واختلاف المستويات الحضارية بين أحياء المعازل Ghetto والضواحى السكنية . وتعتمد مثل هذه الدراسات على استخدام الاستبيانات التى تستكمل وفق الفئات الاجتماعية المهنية Socio-professionnelle ووفق الفئات العمرية أى بالنسبة للشباب والشيوخ .

ثم نشأت فى فرنسا جغرافية جديدة تتصل بالحيز الحضرى والادراك الحسى ، وممارسة السكان للحياة داخل المدينة ؛ أى توزيع أحياء المدينة التى يفضل السكان المعيشة فيها والتى يطرقونها أكثر من غيرها ، مع الاهتمام بتفسير تفضيل حى فى المدينة على حى آخر ، مع دراسة الخريطة المعرفية للسكان Cognitive map أى التمثيل

الكارتوجرافى للأجزاء من المدينة التى يعرفها السكان والتى تختلف من ساكن لآخر وفق عوامل عديدة أهمها العمر والخبرة ، ومستوى المعيشة ومجال الحركة ... ومن هنا يظهر الاهتمام بسلوك السكان وممارستهم فى الحيز الحضرى ، والعلاقة بين المدينة والفرد ، ومدى تجاوبه مع تغيرات المدينة ، أو مدى مقاومته لهذه التغيرات . وتسفر هذه الدراسات عن مدى التلاؤم بين الانسان والمكان ، وعن أثر المسافة المكانية والزمانية على حركة السكان ، ومدى ارتباطها بأمور عديدة تصل الى الحالة الصحية اضافة الى عوامل عديدة .

واهتمت الدراسة الجغرافية بالاستبيانات الخاصة بأماكن الاقامة لابراز تمايز الناس بعضهم عن البعض الآخر ؛ فالساكن فى وسط المدينة مثلا يتولد لديه عدد من المفاهيم التفصيلية للحيز الحضرى قد لا تتوفر للسكان فى أماكن أخرى ، فى حين أن ساكن الأحياء الهامشية تختلف لديه المفاهيم التى ترتبط بالمدينة وبالطرق التى يسلكها فى مروره ومن الاطراف الى وسط المدينة . ومن هنا تتكون لديه علامات أرضية Land marks مهمة تعينه فى الوصول الى مختلف أحياء المدينة .

وتأتى صورة المدينة التى تتكون لدى ساكنيها عن طريق ما يتعلمه الفرد فى المدرسة أو ما تذكره الصحف ووسائل الاعلام الأخرى . ومن هنا تختلف صورة المدينة الذهنية L´image mentale واتصالها بالحيز المعاش التى تفيد فى امكانية تقسيم المدينة الى أحياء وظيفية ، والتأكد على الرموز والعلامات Les signes et les symboles ، ويقود ذلك الى تكوين الدراسات الخاصة بالتخطيط الحضرى وابراز مزاياه ومثالبه .

والمدينة اذن هى فى البداية منظومـــة خاصـــة Système مـــن العلاقات بين السكان والمكان خاصة وأن ساكن المدينـــة ليـــس عنصـــرا حياديا ، ولكن له ميولا خاصة تتعلق بفهم الحيز الحضـــرى وهـــو فـــهم يختلف بالطبع من فرد لآخر . وهكذا أصبح من الضرورى فى الدراســـة الجغرافية للمدينة الاهتمام بما هو محسوس ومرئى فى المدينة ومن هنـــا يتحتم على الجغرافيا أن تـــدرس المدينـــة مـــن وجهـــة نظـــر ســـلوكية Behaviorism وهى جهة تهتم بها الجغرافيا الفرنسية المعاصرة رغـــم أنها مجالات اهتمام لعلوم أخرى منها علم الاجتماع وعلم النفس .

ويمكن تطبيق الطريقة البحثية السلوكية على دراسة كل من السكن والوظائف الاجتماعية للمدينة ، وتشكل مثل هذه العناصر صعوبـــة لعـــدم توافر المادة العلمية التى يمكن أن تستند اليها البحوث فى هـــذا المجـــال . ويزداد الأمر صعوبة حال البحث عن المعايير الوصفية والموضوعية التى يمكن أن نستخدمها فى دراسة الخدمات الحضرية وفعالياتها فى وقت تتغير فيه المعالم الحضرية ، منها مثلا التجارة وأنواعها ومراكزها ومنها أيضـــا الخدمات المركزية وعلاقتها بالصورة الذهنية الاجتماعية والثقافية للمدينـــة وأحيائها .

ونشطت دراسة مناخ المدن تبعاً لتكدس المبانى ، وزيادة الانشـــطة الصناعية ، وما ترتب عليها من تلوث للجـــو ، اضافـــة الـــى انكمـــاش المساحات الخضراء واتساع مساحة الأراضى المكشوفة الى تغيـــير فـــى ميزان الطاقة Le bilan d´énergie وتكوين مناخ خاص فى المدينة .

والحقيقة أن الدراسات الفرنسية التـــى تتصـــل بدراســـة البيئـــة الحضرية قليلة . غير أن جيزيل اسكورو G. Escourou حـــاولت فـــى

كتابتـــها إبـــراز التغيـــرات المناخيـــة فى المدينـــة خاصـــة فى كتابـــها Le climat et l´environnement الذى يركز على بيان التحولات فى الميزان الاشعاعى Le bilan radiatif وزيادة درجات الحرارة ونتائجها على المدينة والتى تتمثل فى نقص عدد الأيام التى تشـــهد تكـــون الجليـــد والضباب ، وأثر التحضر على التساقط ممثلة فى زيادة عدد أيام الاستقرار المناخى. ولخصت اسكورو الخصائص الرئيسية لمناخ باريس فى كتابـــها عن مناخ فرنسا Le climat et la France كمـــا حـــاول بـــول Paul شاجاس P.Chagas اعطاء تصور دقيق لمناخ ستراسبور والمقارنة بين الخصائص المناخية وخاصة بين الحرارة والرطوبة النسبية والرياح فـــى محطتين للإرصاد ، وأعطت هذه المقارنة تصـــورا لخصـــائص المنـــاخ الحضرى وخاصة فيما يتصل بالاشعاع الشمسى . وانتهت الدراسة الـــى التأكيد على أن هناك تناقصا ملحوظا فى الاشعاع الشمســـى فـــى نهايـــة الخريف والشتاء رغم التحسن فى مدى الرؤية الأفقية .

وفيما عدا تلك الدراسات تبدو دراسة المناخ الحضرى متفرقة فـــى عدد من الاعمال العلمية أهمها الدوريات الفرنسية التـــى تعنـــى بدراســـة المناخ والتى ينشر فيها المتخصصون فى المناخ التطبيقى ومنهم شـــاجاس الذى درس العلاقة بين تكاثف المبانى وحالة المنـــاخ فـــى ستراســـبور ، والكسندر الذى درس معدل الحرارة وتغيره فى مدينة لييج فى بلجيكا .

وتتعدد الدراسات الخاصة بالتلوث ومنها دراسة بانيى P.Pagney عن أثر التلوث الحضرى الناتج عن الصناعة على التغيرات فى مـــيزان الطاقة وعلى الرياح والتساقط ، كما قدم خطة تهدف الى التقليل من التلوث الحضرى ، كما درس كاراش Karash التلوث الجوى والكيميـــائى فـــى

التجمعات الحضرية الألمانيـــة والأمريكيـــة ودرس تافرديـــه Taverdet توزيع الأحماض فى باريس الكبرى واقليم نانت . ولعل من أهم الدراسات التى قدمت فى مجال التلوث تلك التى أنجزها ستنبير Steinberg حيــث صمم ورسم الخرائط الخاصة بتوزيع الضوضاء وفــق حركــة المــرور اضافة الى دراسة اسكورو Escourou لدور نسيم البحر على التلوث فى اقليم باريس وفى اقليم دنكرك واقليم فوس Foss .

وتكتنف دراسة التفاعل بين المدينة وبيئتها المناخية عادة كثير مـن الصعوبات خاصة فيما يتعلق بدراسة المواءمة بين العمـــارة والمنـــاخ – وهى دراسة يقوم بها عادة المعماريون-غير أن عـــددا مـــن الجغرافيين اهتموا بهذه الناحية منهم مثـــلا بيزانســـينو Besancenot الـــذى درس العلاقة بين المناخ والمساكن ، والمظهر المعمارى وعلاقته بالمنـــاخ فـــى أقاليم عديدة من شبه جزيرة أيبيريا بهدف توفير أساليب الراحة فى داخـــل البيوت لساكنيها . ودرس بول اسكورو Escourou أثـــر المنـــاخ فـــى المبانى فى المناطق الشاطئية فيما يتعلق بالمساكن والمبانى التجارية وأثـــر التحولات فى المناخ المحلى فى فرنسا وعلاقته بالتحضر كما درس العلاقة بين ارتفاع الحرارة فى صيف ١٩٧٦ وارتفاع عدد الوفيات فـــى المـــدن الداخلية .

ولم تقتصر الدراسات الجغرافية الفرنسية على فرنسا وحدها بـــل تزيد الدراسات الحضرية عدداً ونوعاً عن مدن الدول النامية لأسباب كثيرة من بينها النمو الحضرى الذى وصل الى حد الانفجار بعد الحرب العالميـة الثانية ، خاصة وأن هذا النمو يرتبط بمشـــكلات كثـــيرة ومعقـــدة لابـــد للمسئولين من أن يواجهوها ، وأن يكونوا على وعـــى ودرايـــة بأحجـــام

المشكلات التى تصل فى بعض الأحيان الى مرحلة الفقر الشديد فى المدن الذى يعيش فيه معظم السكان الحضريين وخاصة فى التجمعات الحضرية الضخمة .

وظلت الدراسات التى تتصل بمشكلات المدن الكبرى محدودة القيمة حتى السبعينيات من القرن الحالى ، الا أن زيادة الطلب على الغذاء والذى زادت حدته فى الآونة الأخيرة ارتبطت بعدد من المؤتمرات واللقاءات التى عقدت فى فرنسا أهمها ندوة " التوسع الحضرى فى أفريقيا ومدغشقر " التى عقدت فى بوردو عام ١٩٧٠ التى تمخضت عن عدد من البحوث التى تعالج مشكلات الحضر فى الدول النامية خاصة بالنسبة لدول المغرب العربى . وخصص للبحث فى مشكلات المدن العربية عدد من مجلة المشرق والمغرب Machrek et Maghreb . وظهر كتاب مهم فى هذه الفترة بعنوان مدن أفريقيا المدارية Villes d´ Afrique Tropicale لفنتييه Vennetier كما درست مشكلات المدن الفردية منها دراسة أبدجان ، دوالا ، ياوندى ، برازافيل . كما درست المشكلات التى تتعلق بالنمو الحضرى العشوائى فى مؤلف أصدره برنار جرانوتييه Bernard Granotier الذى ترجمه معرب الكتاب الى العربية بعنوان " السكن الحضرى فى العالم الثالث – المشكلات والحلول " وتظهر أهمية هذا الكتاب فى تتبع ظاهرات النمو الحضرى العشوائى فى كثير من دول العالم الثالث منها البرتغال ، وتركيا ، ومصر ، والجزائر ، والسنغال ، وكينيا ، والفلبين ، وتايلاند ، والبرازيل ، والمكسيك . ثم عرض للحلول التى طرحت فى هذا المجال سواء ما يتعلق بالحلول الدولية الفردية

ومساهمات الدول الصناعية فى حلول مشـــكلات المــدن ، ودور الأمـــم المتحدة فى رسم استراتيجية لحلول مشكلات السكن فى الدول النامية .

وتعانى معظم الدراسات الفرنسية عن مدن العـــالم الثـــالث مـــن صعوبة اختيار المفاهيم والمسميات التى تتوافق مــــع طبيعـــة التحضـــر والمعطيات المدينية ؛ رغم أن بعض البحوث الفرنسية ركزت على دراسة الشـــبكات الحضريـــة Les réseaux urbains والـــهيكل الحضـــرى L'armature urbaine فى دول العـــالم الثـــالث ، هنـــاك عـــدد مـــن الجغرافيين يؤكد أن شبكات أو هياكل المدن غير موجودة فى الدول النامية وأن هذه الدول تحتوى على ظاهرتين أساسيتين هما الاستقطاب الحضـــرى Polarisation أى جذب المدن الكبرى (مدن المتروبول) من ناحيـــة ، وعدد ضخم من المدن الصغرى من ناحيـــة أخـــرى . تبـــدو الدراســـات الفرنسية واسعة وشاملة بالنسبة لهاتين الظاهرتين . ولكن دراســـة المـــدن الصغرى فى فرنسا لا يضاهيها دراسة أخرى مماثلة بالنسبة للعالم الثالث.

وتتوجه معظم الدراسات الفرنسية عن المـــدن الكـــبرى خاصـــة بالنســـبة لكلكـــتا (راســـين Racine) كما صـــــدر عدد مـــن مجلـــة Villes en parallèle خُصص لدراسة العواصم ومدن (المـــتروبول) فى البحر المتوسط ، ورغم تزايد هذه الدراسات فان البحوث فـــى مـــدن الشرق الأوسط قليلة ومحدودة وتعتمد فى معظم الأحيان علـــى الرســـائل العلمية التى يقدمها الطلاب العرب عن الظاهرات الحضرية فى بلادهـــم . وتحظى مدن المغرب العربى والظاهرات الحضرية المرتبطـــة بتكوينـــها ونموها والمشكلات التى تعانى منها ، كما تحظى المدن اللبنانية بدراســـات عديدة خاصة بالنسبة لبيروت كما أن هناك دراسات متعددة متصلة بدراسة

مدن واحدة Monographie منها رشيد فى مصر الذى كتب فيه معـرّب الكتاب أو عدد من المدن خاصة فيما يتعلق باستغلال الأرض الحضـــرى وما يرتبط به من علاقات .

واجتذبت دراسة المنطقة المركزية فى المدينة (النواة) عددا مــن الباحثين الذين يميل الكثير منهم الى تحليل التحولات والتغيرات فى الحــيز الحضرى خاصّة فيما يتعلق بالأحياء القديمة منها مثـــلا دراســـة الحــيز الحضرى الاجتماعى للمدينة العربية وهى دراسة أعد لها وأشرف عليـــها دومينيك شيفاليه D. Chevalier والتى تشمل التغيرات الاجتماعية فـــى المدن العربية قدم من خلالها الدكتور صبحى عبد الحكيم دراســـة شـــاملة للجغرافيا الاجتماعية للمدن المصرية . كما عقد مؤتمر فى ليـــون Lyon عام ١٩٨٢ اختص بدراسة المنطقة الوسطى فى المدينة القديمة وتحولاتها بعد الاستقلال السياسى .

وتتزايد الدراسات أهمية وعـــددا حـــول التحـــولات الاقتصاديـــة والاجتماعية فى الحيز الحضرى وتنظيمه وعلاقته بالسكان واحتياجاتـــهم من المساكن وفرص العمل ، ودور السلطات المحلية وجهودها فـــى هـــذه المجالات من أجل أن تكون المدينة حيزاً فعالاً espace actif ومن أجل معالجة الاحياء الحديثة التى تنمو نموا عشوائيا ، وحل مشـــكلات النقـــل الحضرى خاصة بين الأحياء الهامشية وقلب المدينة ، اضافة الى مواجهـــة المشكلات العقارية فى المدن ، وأبعاد وحجم مشـــكلات الفقـــر والعـــزل الاجتماعى Segrégation sociale وتمتد هذه الدراسات الى تصنيـــف الأحياء السيئة فى المدن الى أنواع هى :

مدن الصفيح	Bidonville
مناطق التعديات	Squattage
الأحياء العشوائية	Spontannés
الأحياء غير الشرعية	Illégaux

وهناك دراسة جادة فى هذا المجال هى تلك التى قام بها هرنجيـــه Haeringer الذى أنشأ خرائط عديدة عن أبدجان الكبرى فى أطلس كوت دوفوار عام ١٩٧٠ .

ونشطت خلال هذه الفترة دراسات حضريـــة فرنســية بالمفــاهيم النظرية لمشكلة الهامشية Marginalité وما يمكن أن تتميز بـــه مــدن العالم الثالث بالمقارنة بالمدن الأوربية والأمريكية وساهمت الكارتوجرافيـا فى هذا المجال باعطاء تصور دقيق لخصائص مدن العالم الثـــالث فيمـا يتصل بالعلاقات المكانية والحراك الاجتماعى Mobilité كمـــا نشـــطت الدراسات التى تتعلق بتنمية الحيز الريفى L´espace rural ومن وجهــة نظر حضرية أو دراسة للمدينة من وجهة النظر الريفية فيما يعـــبر عنـــه بالعلاقات الريفية – الحضرية فى دراسات مركز بحوث ما وراء البحـــار O. R. S. T. O. M. ومن أمثلة ذلـــك دراســـة شـــامبو Champaud للعلاقات الريفية الحضرية فى غرب الكاميرون وتركزت الدراسة علـــى ثلاثة مجالات هى :

- انتشار الأشكال الحضرية فى الوسط الريفى ممثلة فى القـــرى المركزية .
- تموين المدينة من الريف .

- الهجرات الريفية الحضرية وعلاقتها بتنظيم المرأة وعملـــها ، ونسب الأطفال والشيوخ الى جملة السكان ، ودرجة اندماج المـــهاجرين الريف فى النسيج الحضرى وقد أعطت هذه المجالات فرصة لظهور فئـة من الجغرافيين الفرنسيين يســمون الآن Africanistes وفئــة أخــرى يسمون Tropicalistes .

....

وحينما تطورت السياسات التخطيطية . فى مجالات عديدة منـــها اللامركزية الصناعية ، وضبط النمو الحضرى ، وتهيئة المرافق العامـة ، وتطوير النقل والمواصلات ، وتحديث الريف ... أصبح على الجغرافييـن - وخاصة جغرافيى المدن وجغرافيى السكان - أن يقدموا بحوثا ودراســات تغطى هذه المجالات العديدة . وتزيد أهمية البحــوث والدراســات اذا مــا وظفت نتائجها على المستوى التنفيذى والادارى .

والحقيقة أن الجغرافيا فى فرنسا قد وصلت فعـــلا الــى مرحلـة التطبيق بدءا من ستينيات القرن العشرين فقـــد تــم اختيــار عــدد مــن الجغرافيين كخبراء واستشاريين فى منظمات دولية منها المكاتب الفرعيـة فى الأمم المتحدة التى تقوم على تنفيذ ما يخطط فى دول العالم النـــامى ، خاصة فى أفريقيا وأمريكا اللاتينية . وانطلقت الجغرافيا الفرنسية فى هــذه المرحلة نحو تخصيص مؤسسة جامعية فيخرج فيها ما يسمى الجغرافـــى الخبير Le géographe expert .

وينتهى آلاف من الجغرافيين المحـــترفيين Les géographes professionnels منذ الستينيات الـــى العمــل فــى دوائــر التخطيـط

الحضرى، والتنمية والزراعة ، خاصة فى البلديات والادارات الاقليميـــة . ولكن معظم هؤلاء تنتهى علاقتهم بالجغرافيا بعـــد توظيفـــهم فـــى هـــذه المجالات التطبيقية لغياب تنظيم يهتم بمتابعة هذه الفئة من الجغرافيـــن ، وتنمية تكوينهم المهنى من ناحية ، ويقبل الجغرافى المحترف وظائف غير مناسبة فى مجال ترقيهم الادارى ، من ناحية أخرى .

وبعد ثلاثين سنة من هذه الانطلاقـــة دار نقـــاش حـــول جـــدوى التخطيط الاقليمى والقومى وما صاحبه ذلك من ممارسة الهيئة المســـئولة عن التخطيط DATAR . وحدث تحول أيضا فـــى الأهميـــة التطبيقيـــة لجغرافية المدن والتخطيط الحضرى ، وخاصـــة أن العمـــل التخطيطـــى والتنفيذى قد أسفر عن تناقضات اقليمية زادت عما كان فى الحسبان ، وأن هناك هيمنة طاغية لباريس واقليمها ؛ فقد أسفر تعداد ١٩٨٢ عن تحـــول تيارات الهجرة السكانية الوافدة من الغرب والجنوب الغربى ومن هضبـــة فرنسا الوسطى الى باريس . ومن ثم فقد أدينت فعاليات هيئـــة التخطيـــط حيث كان المطلوب منها هو تقليل طغيان بـــاريس ، وأن يتـــوزع النمـــو توزيعا اقليمياً عادلاً . ولم يكن المطلوب فقط هو زيادة فرص العمل بـــل بتوزيع هذه الفرص ومن هنا تهيأ للجغرافيا مجال جديد يتمثل فى البحـــث عن أسباب التناقضات الاقليمية أو مظاهرها ، وتوضيح معايير وقرائـــن التوطن الصناعى والتجارى.ومن ثم فلابد من مســـاهمة الجغرافـــى منـــذ البداية فى عوامل التوطن ليس فقط فى الحاضر بل وفى المستقبل أيضـــا . وبناء على ذلك أنشئت لجنة الجغرافيا التطبيقية فى هيئة التخطيـــط ســـنة ١٩٧١ . وتتزايد أهمية الجغرافيا مع مضى السنوات . وتتزايد جدوى هذه اللجنة مع الاهتمام بتتبع الجغرافيين المحترفين وتنمية تكوينهم المهنى وفق

متطلبات سوق العمل الجديدة ، وهى متطلبات لم تكـن متوفـرة لقدامـى الجغرافيين فى مجال الإدارة والتخطيط .

....

لعل أهم ما يميز الدراسات الحضرية فـى المدرسـة الجغرافيـة الفرنسية المعاصرة هو الإرتباط الواضح بين تلك الدراسات والسياسـة ، ممثلة فى المشاركة الجماهيرية فى المشروعات التخطيطية ، وأثر الانتماء الحزبى على الاختيارات والبدائل فى مجال التخطيط الحضرى ، اضافـة الى أن مبدأ العدالة الاجتماعية يعتبر عاملاً أساسياً فى توزيـع الخدمـات بالمدن وشبكة النقل الحضرية . كما أن الدراسات الحضرية عـن مـدن العالم الثالث تتركز على المدن فى الدول التى كانت خاضعة فى السـابق للاستعمار الفرنسى ولعل ذلك كان مثار نشوء الجغرافيا الاستعمارية التـى تحولت فيما بعد الى الجغرافيا المدارية وانشاء مركز بحوث ودراسات مـا وراء البحار O. R. S. T. O. M. وينعكس ذلك على تركز الدراسـات على مدن أفريقيا المدارية وبعض مناطق أمريكا الوسطى وجنوب شـرق آسـيا فى الوقت الذى تقل فيه الدراسـات الجغرافية عن مـدن الشـرق الأوسط .

ويمثل الجانب التطبيقى من الجغرافيا خروج الجغرافيا الفرنسـية من أزمة الانعزالية والمحلية . ويسهم ذلك فى الاقتراب بيـن الجغرافيـا والعلوم الأخرى – وهى سمة عامة فى كل العلوم – ومنها ربط الدراسات الحضرية بالمناخ التطبيقى ، العمارة ، والتخطيط الحضرى ، الاقتصـاد ، والاجتماع ... وأدى ذلك الى تطور مساهمة الجغرافـى فـى الأعمـال

التخطيطية والى ظهور بعض الهيئات التنفيذية التى تهتم بدور الجغرافيين فى الدراسات الحضرية ليس فقط فى الجانب العملى بل يمتد الى الدراسات الاكاديمية وتطور المناهج وأساليب البحث وابتكار المصطلحات والمفاهيم التى تستجد مع وجود ظاهرات حضرية جديدة ، ولا تهمل المعاجم الجغرافية هذه المصطلحات .

ولاشك مع التطور والانفتاح للجغرافيا الحضرية أن يتبوأ هذا التخصص مركزاً مهماً فى الوقت الحاضر وينعكس ذلك على إعداد البرامج الدراسية فى مجال جغرافية المدن التى لا تهمل الاقتراب بين الجغرافيا ، والاجتماع ، والقانون ، والعمارة ، وتخطيط المدن ، ولذلك تشترك بعض المعاهد والكليات فى اعطاء الشهادات العلمية ؛ فوحدة البحوث والدراسات الجغرافية فى جامعة السوربون مثلا تشترك فى جامعتى بارس ٩ وباريس ١٠ ومعهد الفنون والحرف .C. N. A. M فى اعداد البرنامج الدراسى لدبلوم تخطيط المدن والتهيئة الاقليمية معتمدة على خطة دراسية تعطى الفرصة للمتخصصين فى مجالات متنوعة الى كسب ما هو مطلوب من مقررات دراسية ومن مصطلحات علمية . والحقيقة أن المنهج ، والتأصيل ، والتنظير لا تلعب كلها دوراً أساسياً فى تطور جغرافية الحضر فى الفترة المعاصرة فعدد الكتب المنهجية الفرنسية لازال قليلا .

وتتركز معظم الدراسات على قضايا علمية وتنفيذية وينادى بعض الجغرافيين بأن لكل مشكلة حضرية منهج خاص تختلف طريقة دراستها حسب مكان وجودها وحسب طبيعتها وتتشعب بذلك طرق البحث ووسائله

يكاد لا يجمعها خط واحد . ولا يعنى ذلك أن هناك اختلافا علـــى تفســير مفهوم للمصطلحات الفنية الجغرافية .

ورغم النهضة المعاصرة للدراسات الجغرافية الحضرية فى فرنسا فإن المدارس الانجليزية والأمريكية والألمانية تتطور بخطـــى أســرع ، إضافة الى السبق الزمنى فى التخطيط الحضرى وتداول المصطلحات التى قد يعوق إنتشارها الصعوبات اللغوية . وعلى ذلك ما زالت بعض المفــاهيم التى يستخدمها الفرنسيون من أصل إنجليزى أو ألمانى يؤكد علـــى ذلــك المعاجم الجغرافية الفرنسية فالقاموس الجغرافى الذى أشرف على نشـــره الأستاذ بيير جورج يشير الى أصل المصطلح اللغوى كمـــا أن قــاموس جغرافية الحضر الذى نشره الأستاذ جورج شابو يقابل بين المصطلحـــات الفرنسية والانجليزية والالمانية ويساهم ذلك فى ضبط معنى المصطلحـات لدى الباحثين فى مجال الدراسات الحضرية .

....

ثالثـــــاً : عن التعريب :

– الهدف من هذا التعريب هو إعطاء مزيد من الأفكار عن أبعـــاد الدراسات الحضرية الفرنسية من وجهة نظر جغرافية .

– لا يغطى محتوى الكتاب المعرب كل مــــا ينبغـــى أن يدرســـه المتخصص أو حتى الطالب الذى يرغب فى دراسة جغرافية العمــــران . ولكن الأمر لا يزيد عن محاولة – جادة فيما أعتقد – لإثارة النقاش حـــول بعض القضايا الأكاديمية التى لم تحســـم بعـــد لـــدى أســـاتذة الدراســـات الحضرية . وإذا ما أتيحت الفرصة – مرة أخرى – فسوف يكتمل تعريـب الكتاب الأصلى .

– الأرقام الواردة فى التعريب قديمة – بالطبع – ولكنها تعطــــى فكرة واضحة عن طرق استخدام المقاييس الاحصائية فى دراسات مماثلـــة يمكن تطبيقها على مدن متنوعة زماناً ومكاناً .

– أطمح الى أن يكون هذا التعريب رداً " بسيطاً " لجزء من ديـــن مصـــر – الأم والوطن – التى تكفلـــت برعـــايتى وأســـرتى علميـــاً ، واجتماعياً ، وثقافياً ، ومادياً ، حال ابتعاثى لفرنســـا وعودتى بما كلفتنـــى بها مصـــر (درجة دكتوراه الدولة فى الآداب والعلوم الإنسانية) .

– ما كان أن يخرج هذا الكتاب الى النور الا من خلال المســـاندة والمساعدة من كل زملائى بكلية آداب دمنهور وكلهم – تقريباً – قـــرأوا مسودة الكتاب وأضافوا ، وحذفوا ، ونقدوا ، وناقشوا كـــل مـــا ورد فـــى الكتاب . فالمسئولية إذاً ليست علىّ وحدى ولكن علىّ وعليهم .

- أرجو ألا يكون هذا العمل تكراراً لما صدر من كتابات عربيـــة في نفس المجال .

والحمـــــد لله من قبل وبعد .

الأسكندرية في٢٣ /١٢/ ١٩٩٩ — المعرب

أ. د. محمد على بهجت الفاضلى

مقدمـــــة المـــؤلفـــة

***

مقدمة المؤلفة

أولانى الأستاذ جورج شـابو-بروح المحبة-شـرف المشـاركة فى كتـاب " ملامح جغرافية الحضر " Traité de géographic urbaine الـذى نشر فى عام ١٩٦٣ . وكان هذا الكتاب هو المرجع الأول الشامل لاتسـاع ظاهرة الحضر وجغرافيته ، وذلك على مستوى العالم . واستقبل الكتـاب بترحاب شديد وتُرجم الى ثمانى لغات [1] وشاع استخدام هذا الكتاب فـى أصله وترجماته بين المهتمين بجغرافية الحضر منذ تاريخ نشـر الكتـاب وحتى الوقت الحاضر .. وحيث أن الكتاب كان مرجعاً رائـداً فـى هـذا المجال فقد نشر عدة مرات،كما ظـهرت كتـب أخـرى بعضـها يـهتم بجغرافيـة الحضـر بصفة عامة أو فى ظاهرات حضـرية بعينـها أو بمنطقة معينة (مثل كتاب ر. مورفى R. Murphy عـن جغرافيـة الحضـر فى الولايات المتحـدة) وكذلـك كتـاب ملتـون سـانتوس Milton Santos عن مدن العالم الثالث ، اضافة الى بحوث كثيرة تـهتم بالمدن فى الدول التى تسير فى طريق النمو (الدول الناميـة) أو تلـك الدول التى تطورت تطورا سريعا .

ولم تكن هذه البحوث كتابات جغرافية فقط ولكنها امتدت الى مـا كتبه الاقتصاديون والاجتماعيون والمؤرخون والمخططون ... الخ .
وتتـابعت أيضـا كتابـات تتعلـق بمـدن معينـة (مونوجرافـات Monographiques) فى شكل دراسات تحليلية وصفية أو دراسات

---

[1] ليس من بين هذه اللغات،العربية،ولا نعرف ترجمة عربية منشورة لهذا الكتاب-المعرب .

نقدية لظاهرات معينة أهمها الامتداد المكانى والأحوال السكانية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية .

وهكذا أصبحت المدينة مجالاً مهماً للدراسات متعددة التخصص Pluridisciplinaire كما تحولت المدينة الى " ظاهرة " يمكن أن تشكل مصدرا للمعلومات وحيزا للابتكارات وأسلوبا للتنمية . وتشاركت الدراسات الحضرية فى محاولة الوصول الى التخطيط الحضرى الشامل وكان الاهتمام بالظاهرات الحضرية أكثر من الاهتمام بالظاهرات الريفية. وإقتصر الاهتمام بالريف على اعتباره مجالاً للامتداد العام للتحضر والنمو المكانى للمدن على حساب الريف .

ومع زيادة عدد الباحثين فى مجال الحضر زاد الاهتمام بالدراسات السكانية على المستوى العالمى التى ترتبط باتساع شكل المدن الكبرى التى تعددت فى أنماطها وفى مظهرها الحضرى.وظهرت تبعا لذلك أنماط من المدن الكبرى تتعدد بتعدد فئات الحجم وفئات الوظائف . ولم تقتصر الدراسات على المتخصصين فى الكتابة عن الحضر بل امتدت الى اهتمامات الاداريين وأصحاب القرار السياسى والنظر من قبل هؤلاء الى الظاهرات الحضرية بوعى واهتمام .

ومن هنا لا ينبغى أن نقول أن هناك " جغرافية حضر واحدة " وأن كل المعايير التى تطبق على المدن وأنماطها ليست واحدة فى طول الأرض وعرضها ، بل تختلف من مكان لآخر . وإذا كان هناك من الجغرافيين الحضريين – وهم كثيرون جدا – فإن دراساتهم لا تشمل كل مدن العالم ، وأن هذه الدراسات لا تشمل الا ظاهرات بعينها . ومن هنا ظهر التخصص فى المدن فى أماكن معينة منها مثلا مدن الدول الأنجلوسكسونية

وترتبط دراسة هذه المدن بالاهتمام بظــاهرات حضريــة معينــة وتتبــع الدراسات على أساس قائمة من المراجع المتخصصة فى هذا الجزء مـــن العالم . من ناحية أخرى تتخصص بعض الدراسات فى مراحل التحـــول الحضرى لمراكز المدن العملاقة Hypercentres فــى أوروبــا وفــى الولايات المتحدة ، ودراسات أخرى تشمل دراســة المســاكن الحضريــة وأنماطها وفق الفئات الاجتماعية السكانية أو أنمــاط اســتغلال الأرض Utilisation du sol ويبدو إذن من هذه الاختلافات فى مجالات الدراسة الحضرية أنه لا يمكن الادعاء بأن هناك كتاباً واحداً يغطى كل ما يمكـــن دراسته .

يحاول هذا الكتاب أن ينوع فى الأمثلــة وأن ينــوع فــى قائمــة المراجع على المستوى العالمى . والحقيقة أنى حاولت فى كتابى هـــذا أن أوضح الفوارق بين مشكلات المدن الصناعيــة الغربيــة،ومــدن الــدول الاشتراكية،ومدن العالم الثالث.وأحاول من ناحية أخرى أن ألفت الأنظـــار إلى أهمية الدراسات الشاملة لمشكلات المدن فى مختلف مناطق العالم .

ومع هذا التعدد والتغير زادت الدراسات الحضرية تعقــداً،وزادت التنظيمات الحضرية اعداداً واهتماماً.ويحاول الجغرافيــون فــى طمــوح ورغبة شديدة أن يدرسوا مختلف الظاهرات الحضرية . وتتعدد فى ذلـــك وسائل البحث العلمى فى المجال الجغرافى الحضرى ؛ فقد تطورت بشــكل ملحوظ المصادر الاحصائية وتحسنت دقة الأرقام كما تطورت بشكل هائل نظم المعلومات واستخدام الحاسوب.وأدى ذلك الى زيادة فــى الاســتغلال الأمثل للمصادر والوثائق بطريقة زادت سرعتها ودقتها ، كما أدت هـــذه

الوسائل العلمية إلى محاولات جادة للتنظير وصياغة المعلومات وما يترتب عليها من بناء نماذج علمية Modèles .

ولا تقف جغرافية الحضر موقف السكون والركود أمام هذا التطور الهائل فكان لابد من إبراز نتائج دراسات جغرافية حضرية حديثة . هذا ما يحاول أن يصل اليه هذا الكتاب واعتباره خطوة جديدة فى البحث العلمى . حقيقة أن المعلومات التى شملها كتاب ملامح جغرافية الحضر الذى طبع فى عام ١٩٦٣ لازالت باقية وصالحة للاستخدام حتى الوقت الحاضر وسوف أقوم هنا باختيار بعضها وتضمينها هذا الكتاب الحالى . وقد يشمل معلومات معينة اختصرت بعضها وأسهبت فى معظمها حسب موضوع الدراسة . أما عن مناهج الدراسة الحديثة والبحوث الحالية فسوف أضطر أحيانا الى ذكرها فى مجال مختصر أو احالة القارئ الى دراسات أكثر تفصيلاً لمن يجد المصادر التفصيلية المتاحة .

هذا الكتاب إذن محاولة لدراسة الظاهرات الحضرية من وجهة جغرافية باسلوب تركيبى Synthèse ودراسة الأفكار التى تلزم للدراسة سواء من الناحية الوصفية أو عن طريق أمثلة . وأطمح فى أن يكون الكتاب – كمحاولة فردية للأسف – نموذجا أقدمه للمتخصصين فى مجالات عديدة تتعلق بدراسة عن المدن مستقاة من مصادر المعلومات الأساسية وتنمية الأفكار فى العديد من المجالات الحضرية .

وتشمل الدراسة فى الكتاب عرضاً موضوعياً وأصولياً لكثير من الظاهرات الحضرية المعاصرة ويبدو لى حقيقة أن هذا المجال ذو خصوبة وعمق يتعلق بالدراسة . وقد حاولت فى تنظيم الكتاب أن أرتب فصول

الدراســـات الحضـــرية التـــقليدية فيما أســـميته بالمنـــظومة الحضريـــــة Le Système urbain ، ضافة الى اهتمـــامى بمـــا يدرســـه الجغرافـــى التقليدى والعناصر المكونة للدراسة الجغرافيـــة مثـــل التوزيـــع المكـــانى والسكان الحضريين والوظائف الحضرية ... إلا أن هذه الدراسة التقليديـــة سوف تتخذ من تلك الظاهرات عوامل تتأسس عليها المنظومات الحضريـــة ، . ويؤدى ذلك الى دراسة عناصر غير تقليدية منـــها دور رأس المـــال ، ودور السلطة السياسية ، ودور سلوك السكان ... ويعود إهتمـــامى بـــهذه العناصر إلى النظر إليها بوصفـــها مجـــالات مســـتقبلية للإهتمامـــات الجغرافية .

والحقيقة أن هذا الكتاب – رغم أنه ليس كاملا وشاملا -- استـدعى منى قراءات فى مراجع عديدة متنوعة التخصصات ورحلات علمية فـــى أرجاء العالم المختلفة واستثمار العلاقات الشـــخصية مـــع الزمـــلاء مـــن الأجانب ومن الفرنسيين والمشاركة المباشرة فى وضع سياسية التخطيـــط القومى الفرنسى وخاصة ما يتعلق بتخطيط اقليم باريس اضافة فى النهايـــة الى صلاتى المستمرة مع مجموعات البـــاحثين مـــن الشـــبان والزمـــلاء المحدثين فى دراساتهم الفردية أو الجماعية .

أحببت دائما أن أعد هذا الكتاب وإنى لآمل أن يحـــب الآخـــرون قراءته وأن يجدوا فيه بعض الفائدة .

المؤلفة

الفصل الأول

الظاهرة الحضرية

- مقدمـــة
- أولاً : محتوى الظاهرة الحضرية .
- ثانيـــاً : ما هى المدينـــة بالنســـبة للجغرافى ؟
- ثالثـــاً : تعريف ومفهوم المدينة .
- رابعاً : المدينـــة والحضـــرية .
- خامساً : مقيـــاس التحضـــر .

***

الفصل الأول : الظاهرة الحضرية

مقدمة

يمثل تعبير الظاهرة الحضرية كعنوان لمقدمة الكتاب عنواناً أفضل من تعبير " المدينة " أو " التحضر " ذلك لأن العالم المعاصر يشهد نمـــواً هائلاً فى أعداد ما يسمونه - وهم مخطئون فى معظم الأحيان - " مدينة " و " حضر " وتظهر الفوارق فى البحوث التى تستخدم هذين التعبيرين فـــى مجالات يصعب توضيحها أو حتى فهمها وتشمل هذه البحوث مواضيـــــع متنوعة ومختلفة حسب شموليتها ودورها والعلاقات بين ما تدرســـه هـــذه البحوث وبين الخصائص التقليدية للمدن القديمة . وعلـــى هـــذا الأســـاس يهدف هذا الفصل إلى تبسيط وتحديد للمصطلحات والمفاهيم التـــى يجـــب استخدامها فى مجال دراسة الظاهرة الحضرية .

أولاً : محتوى الظاهرة الحضرية :

هناك صعوبة بالغة فى العصر الحاضر فـــى تعريـــف الظـــاهرة الحضرية تعريفاً دقيقاً سواء من ناحية اللفظ ذاته أو من ناحية معناه .
وكان مفهوم المدينة فى الفترات القديمة مفهوماً محدداً يقابل مفهوم القريـــة المحدد أيضاً . خاصة فى أوروبا الغربية وفى جنوب وشرق آسيا وفـــى شمال أفريقيا أى فى كل البلاد التى شهدت حروباً طويلة والتى نشأت فيها قوى مركزية ومحلية منظمة وتقاليد معمارية فى البناء من المواد الصلبة .
وكما شهدت البلاد عمراناً قوياً يصل فى صلابته الى قوة الحجارة التـــى

شيدت منها المبانى والتى استمرت عبر فترات طويلة من التاريخ وظهر فى العالم الجديد من ناحية أخرى امبراطوريات قديمة للهنود الأمريكيين مثل الأزتك فى المكسيك والأنكا فى بيرو وتركت هذه الإمبراطوريات مجالاً آخر للاستعمار الأوربى الذى أكمل مسار الحضارة .

وتميزت المدن التى كانت محصنة بأسوار فى المناطق السهلية بوجودها فى نفس المناطق التى تطورت فيها الزراعة . ولكن الحروب التى نشأت فى هذه المناطق جاء بعدها تقدم تقنى ونمو سكانى وامتداد فى ضواحى المدن وراء الأسوار القديمة . وساهمت وسائل النقل فى امداد المدن بالمواد الغذائية التى تنتج فى الريف المجاور والذى أمد المدينة أيضا بالمواد الأولية اللازمة للصناعة . وترتب على وصول الغذاء والمواد الأولية للمدن تحركات سكانية نحو المدن فى صورة هجرات جماعية أحيانا وفردية فى أحيان أخرى . وترتب على هذه الهجرات امتداد مكانى للمدن على حساب الريف .

وظهر فى بعض الدول التى تختلف فى مستوى تطورها الإقتصادى أو فى مستوى الأيديولوجية السياسية ظاهرات حضرية جديدة مثل مدن العمال ، ومساكن جديدة ملحقة بالمصانع الكبيرة ، ومناطق الإستغلال المعدنى ، وتجمع هذه الظاهرات فى منطقة عرفت فى هذا الوقت بالحيز الصناعى Industrial park أو المناطق الصناعية . كما ظهرت ما يعرف بالمدن الزراعية Agrovilles التى يعيش فيها العمال الزراعيون فى مساكن تشابه فى مظهرها مساكن المدن القديمة الكلاسيكية خاصة وأن هذه المستوطنات الزراعية تميزت بوجود البنية الأساسية التى تتهيأ لكل مدينة . وشهد الاتحاد السوفيتى (فى فترة وجوده) سياسية

تمخضت عن التمييز في احصاءاتها بين المدن Les villes والمستوطنات العمالية cités ouvrières . وامتد البناء أيضا الى المساحات الخضراء فى الريف فى شكل وظائف حضرية مهمة ومنها الوظيفة الترفيهية . وكان لرواج هذه الوظيفة أثره في إنشاء تجمعات سكنية ذات تجهيزات عمرانية اشتهرت فى الريف كما نمت وتطورت على ساحل البحر وفى الجبال فيما يسمى بالمحطات الجبلية أو مدن صناعة السياحة .

وهناك ظاهرات أخرى يصعب تصنيفها منها تلك التجمعات السكنية التى تنمو وراء الحيز الحضرى المحدد للمدن حيث يقطن المهاجرون الريفيون فى هذه التجمعات التى تعتبر فى الحقيقة مناطق متحضرة ، وشهدت تقسيمات للأراضى وفق أسس التقسيم فى المدن خاصة بعد نمو النقل وزيادة كفاءتها التى حولت فعلا المدن التقليدية الى مناطق متحضرة خاصة بالقرب من الطرق الرئيسية أو محطات السكك الحديدية حيث تتميز القرى التى تقترب مواقعها من الطرق بمحاولة سكانها زيادة دخلهم النقدى وذلك من خلال نشأة ما يسمى بالعمال الزراعيين . وهنا نجد الصعوبة فى تمييز هذه المناطق هل نصنفها الى ريف أم الى حضر ؟ وهل يعتبر السكان حضريين أم ريفيين فى الاحصاءات ؟ أم يعبر عن ذلك أحيانا بالمسكن الثانوى ويضاف الى تعريفها صفة الساكن الثانوى Résident sécondaire والحقيقة أن الوضع الاحصائى لهؤلاء السكان يعتمد على أسس كثيرة منها الأهداف الانتخابية (أى حساب أصول الناخبين ضمن المدن أو الريف) أم هل يصنف الساكنون فى هذه المناطق وفق سكنهم ومقر اقامتهم السكنية ؟ أم

فى المناطق التى يعملون بها ؟ وقد تكون هى المدينة .. هل هذا هو ما يعبر عنه بالغزو الحضرى ؟ .

وتكتنف الاحصاءات صعوبات عديدة فى تمييز السكان منها هل مقر الاقامة أم مقر العمل هو الأجدى فى التصنيف الاحصائى ؟ هذه الناحية تسمى علم النفس الاجتماعى Phsycho-Sociologique ويرتبط التصنيف بأثر وسائل الاعلام وتوجيه الاعلانات التى يذيعها الراديو والتليفزيون الموجهة لسكان المدينة وسكان المناطق الهامشية (أوالثانوية) اضافة الى أثر متطلبات السكان فى هذه المناطق هل من المدينة أم من الريف ؟ وهل ينبغى أن تكون الأجور وظروف العمل (وقت العمل مثلا) ظاهرات حضرية أم ريفية وهى على كل حال تميل بالتدريج نحو الاقتراب من بعضها .

وتميل الظاهرات التى أشرنا إليها الى التجانس فى المدن والريف وخاصة فى الدول الرأسمالية المتقدمة ، الا أن هناك تمايزاً بين الفئات الدخلية للسكان . ويشهد الدخل اختلافا فى القرية عن المدينة . إلا أن التطور الهائل فى وسائل النقل والمواصلات ، والثورة الصناعية الحديثة أدى الى تطور وتغير فى كل الأنشطة الاقتصادية بما فى ذلك التطور الزراعى والتطور فى مجالات التعليم والثقافة .

أما فى الدول الاشتراكية (أو التى كانت)[٢] فانها تميز تمييزاً دقيقا بين الريف والحضر من الناحية الاحصائية خاصة فى الصين التى تميز السكان على أساس مقر الاقامة وعلى أساس مقر العمل .

ونلاحظ بصفة عامة أن هناك ملاحظات عديدة يصعب الفصل بينها من

---

[٢] المعرب

لناحية الاحصائية منها مثلا السكان فى المناطق السكنية العشوائيةTaudis أو فى المناطق القديمة من المدينة حيث يعيش السكان الذين هاجروا فـــى فترة قديمة الى المدن والذين يعتبرون بصفة عامة من المهاجرين الفقــراء وهم فى معظم الأحيان مهاجرون ريفيون . وتشمل الصعوبة أيضا تميــيز السكان الأغنياء الذين يقيمون فى المساكن الفاخرة فـــى هــامش المـــدن وأطرافها أو حتى فى خارج الحيز الحضرى للمدينة . فـــى مثــل هــذه الحالات يتساءل الباحثون كما يفعل لويــس ممفورد (١٩٦٨) هل المدن ســوف تــذوب فى الريف أم أنها سوف تحول العالم الى كوكــــب مـــن المدن ؟ ..

على كل ذلك لابد من إعادة النظر فى تعريف المدينة أو ينبغى من ناحية أخرى أن نعتبر أن المدينة ظاهرة ذات سمات محددة تتميز بصفــات معينة . خاصة ما يتعلق بالناحية الحضارية التى تنتشـــر عـــن طريقـــها الحضارة الى الأماكن غير الحضرية.وهنا يمكن التمييز فعلاً بين ما يسمى بالمدينة الحقيقية أو مركز انتشار الحقيقة الحضرية . ولابد فى هذا المجال من أن نميز بين ما يسمى بظاهرة التحضر أو بين الثقافة الحضرية كمـــا يشير الى ذلك كثير من الباحثين .

ثانيـــاً : ما هى المدينة بالنسبة للجغرافى ؟

يختلف تعريف المدينة اختلافاً شديداً حسب ما يتعلـــق بـــها مـــن ظاهرات وخصائص . فالتعريف يختلف حسب مواقع المــــدن ، وحســـب أحجامها ، وحسب النمط المعمارى فى مساكنها ، وحسب تركيبها الداخلـى

وحسب دورها فى الحياة الاقليمية أو القومية . وتختلف الدراسة الجغرافية للمدن وفق الهدف من الدراسة وعلى ذلك يدرس الجغرافيون المدن من حيث نمط استغلال الأرض باعتبار أن المدينة حيز متسع من الأرض ولكنه محدود بحدود مكانية . كذلك يدرس الجغرافيون المدن من حيث السكان التى يعيشون فيها والانتاج الذى يقومون به . وتدرس المدينة من حيث ديناميتها ونشاطها أو ركودها وثباتها . وكذلك من حيث أن المدينة عقدة للمواصلات ونواة لقوى الطرد المركزية وقوى الجذب المركزية بكل أنماطها والمدينة بوصفها نقطة يبدأ منها التخطيط المكانى وتنظيم الحيز المعمور .

من هذه الجهة ينبغى أن نذكر أن جغرافية الحضر تدرس شكلا تتلاقى فيه ثلاثة أضلاع هى : المكان ، والسكان ، والنشاط الحضرى . ومع هذا التحديد نجد أن هناك ملاحظتين أساسيتين لابد من إبرازهما أولاهما : أنه لابد من بيان كل ما يتعلق بالتركيب الداخلى للمدينة وعلاقات المدينة باقليمها ممثلة فيما يسمى بالعلاقات الأولية وثانيهما : هو مفهوم الزمن والتاريخ أى التطور الحضرى .

وطرأ على المنهج الجغرافى فى دراسة المدن (وهو ما تفرضه الظاهرة الحضرية) تطورا وتعديلا . فقد قام الجغرافيون فى بداية الأمر بجذب الانتباه نحو خصائص المدينة من حيث الموضع والخطة واستثمار الأرض والأشكال التى تنجم عن هذا الإستثمار . ثم قام الجغرافيون فى فترة لاحقة بالاهتمام بدراسة السكان الحضريين من حيث أصولهم العرقية وتوزيعهم وتركيبهم الديموجرافى ثم امتدت الدراسة الحضرية الى الاهتمام

بالأنشطة الحضرية فيما يسمى بنمط الحياة والملامح الحضرية التى تختلف فى المدن بالطبع عن نظيرتها فى الريف .

ومع تطور الدراسة الجغرافية للمدن تقابل الجغرافيون وعلماء التاريخ والاجتماع والإقتصاد وبحث المتخصصون فى كل هذه العلوم عن العوامل التى تطورت على أساسها المدن وأجمع كل هؤلاء على أهمية الدور الإقليمى للمدن وأهمية دراسات شبكات المدن ودراسة العقد الحضرية ودراسة التراتب الهرمى (الهيراركية) للعلاقات الحضرية . وهكذا أصبحت المدينة مثار اهتمام لدى الجغرافيين .

وزاد الاهتمام بالمدينة فى جميع المدارس الجغرافية الفكرية وفى كل دول العالم ، ونجد أن كل مجموعة من الباحثين - أو فرداً واحداً منهم - أصبح ذا اهتمام خاص بناحية معينة فى المدينة ويظهر فى الكتابات المعاصرة - أى فى الثلاثين سنة الأخيرة - تميز مدارس جغرافية فى دراسة المدن : ففى ألمانيا وفى الولايات المتحدة تركزت اهتمامات البحوث على النواحى النظرية فظهرت دراسات عن المركزية Centralité ممثلة فى ممثلة فى أعمال كريستالر (١٩٣٣)[٣] وسارت على منواله عدد من الدراسات بعضها أظهر ملاحظات لا تتفق مع أفكاره ونمت دراسات فى نواح أخرى أهمها الشبكات الحضرية وتفاعلها ودراسات أخرى نظرية تشكل قائمة طويلة من الأعمال العلمية فى عام (١٩٦١) مثل براين برى[٤] ونحو ألفى عمل علمى درسه الجغرافيون

---

[٣] فالتر كريستالرهو صاحب نظرية المكان المركزى وطبق دراسته على جنوب ألمانيا وقام بعد ذلك عدد من العلماء فى تطبيق نظريته فى أماكن أخرى من العالم . المعرب

[٤] براين برى صاحب مدرسة مهمة فى الدراسات الحضرية الأمريكية وسوف نشير الى أعماله فى مواضع كثيرة من الكتاب . المعرب

وأظهروا أهميته فى الولايات المتحدة . أما فى الإتحاد السوفيتى (سـابقاً) فكان هناك الإهتمام بالتطور التـاريخى العـام أو الإقليمـى (أوكرانيـا وسيبيريا) ودراسة التصنيف الوظيفى للمدن وفق ما تقوم المدن بأدائه فى الدول الاشتراكية وما يدرسه الباحثون . وفى فرنسا كان المنـهج مختلفـا فظهرت دراسات جيدة عن المونوجرافات (دراسة شاملة لمدينة معينـة) خاصة فى المدن المنعزلة والبحوث المقارنة بيـن اقليـم وآخـر (مثـل الرسائل العلمية عن لانجوك والألزاس والألب الجنوبية ...) .

والحقيقة أن الكتب الأصولية فى جغرافية المدن هى كتب فرنسـية مثل دراسة بيير جورج ودراسة شابو وبوچى-جارنيـه ، واهتمـت هـذه الكتب بدراسة السمات العامة للمدن . ولازالت تلك المؤلفات تتسم بجانبـها الوصفى أكثر من الاهتمام بالجانب التنظيرى . تشهد فرنسا ودول العـالم الأخرى تحولات فى مناهج وأساليب الدراسة فى جغرافية الحضر .

ولازالت الكتب المتخصصة فى كل دول العالم تحمـل عنـاوين مختلفة ومتعددة تعدداً كبيراً ولكن معظمها يحمل اسم جغرافيـة الحضـر La geographic urbaine باعتبار أن مثل هذه الكتـب تنظـر الـى المدينة بوصفها قطعة من المكان لها ميزات طبيعية خاصة وتراث تاريخى خاص وتفاعل فى العلاقات الوظيفية والقوى الاقتصادية ودور التقدم التقنى فى ابتكار أساليب العمارة والضوابط الإدارية وطبيعـة الحيـاة اليوميـة وسلوكيات السكان كما تضيف بعض الكتب النظام السياسى فى المـدن . وكثير من المؤلفات الحديثة يهتم بالنواحى الوصفية أكثر مـن الاهتمـام بالتعاريف والمفاهيم النظرية . وتهتم بعض الكتب بالتحليل الحضرى أكثر من الوصف والاهتمام بالتركيب وبالنواحى الأصولية المنهجية .

ثالثـــــاً : تعريف ومفهوم المدينة

ماهى المدنية بصفة عامة ؟ وهل تعريف المدنية يختص بتعريفــها فى الوقت الحاضر أم أنه تعريف دائم يمتد عبر كل العصور ؟ الحقيقـة أن التعريف كان تعريفا دائما حتى تعقدت المدينة فى ظل الإنفجار الكبير الذى شهده القرن التاسع عشر . ولكن الثورة الصناعية أدت الى انقلاب وتغيـير فى تعريف المدنية : فالمدن القديمة الصغيرة المندمجة أصبحــت مراكــز مهمة ترتفع فى جميع ما حولها مبان ومنشآت حتى أصبحت هذه المـــدن محرومة من الهواء النقى . وأسهب كارل ماركس فى وصف البؤس التـلم الذى صاحب التنمية الصناعية الهائلة فى انجلترا من عـــام ١٨٤٦ حتـــى ١٨٦٦ وأدى هذا التغير فى سمات المدن بالباحثين فى الماركسية الجديـدة ومنهم هـــ . ليفر إلى إبراز دور التصنيع الضخم فى تحول المدنية مـــن حيز اجتماعى ومن فضـــاء مفتـــوح لكل الناس الى ميـــدان للمنافســـة الاقتصادية : الكل فيها يباع ! . وأدرك هؤلاء أن المدينة قد تحولت بفعـل عامل أساسى هو الرأسمالية الصناعية .

وهكذا أصبح التمييز للمدن بين إقليم وإقليم آخر على أسس التمييز بين مدن ما قبل الثورة الصناعية وما بعد الثورة الصناعية ، وفتـــح هـــذا التمييـــز مجالاً لمنـــاقشـــة مفـــاهيـــم جديـــدة مثـــل قيمـــة التبـــادل Valeur d´échange بدلا من قيمة الاســتعمال Valeur d´ usage . وطغت المثالية على المفاهيم الحديثة فى الدراسات التاريخية ولا يظهر فى

معظمها مسميات جديدة مثل المدن الطفيلية Villes – Parasites التى تستمد حياتها من خلال الريع العقارى[٥] .

وهكذا فان المجال يسمح بأن نقول إن الظاهرة الحضرية قد طرأ عليها تحول كبير من قرن ونصف وأن هذا التحول قائم حتى الفترة الراهنة . ومن هنا لابد من الضرورى أن نسهب فى وصف هذا التحول وتحديده .

ويصب بعض الباحثين اللوم على عدد منهم بأنهم يتجاهلون الدور الاجتماعى لوظائف المدن ومنها الثقافة وحماية الفرد والإسراف فى الحديث عن الدور الإقتصادى للمدن وأن المدينة جزء من النظام الإقتصادى ومجال لتطبيق سلطة اتخاذ القرارات على السكان من قبل مجموعة معينة من أصحاب القرار مما يؤثر بطريقة يومية وفعالة على سوق العمل فى المدن .

ومع هذا الوصف للمدنية من قبل بعض الباحثين لابد من إبراز شئ مهم آخر وهو مجال الاهتمام المباشر للجغرافيا وهى الوظيفة الاجتماعية للمدن (وهى مجال إهتمام أيضا لعلم الاجتماع) الذى يؤكد على أن المدنية هى بلورة وإسقاط اجتماعى[٦] على المكان وهى نقطة انطلاق مهمة وضرورية للحاجات الاجتماعية للسكان . وعلى ذلك فإن التعريف الوظيفى للمدينة هو الأكثر شيوعاً بين الباحثين فى علم الاقتصاد الذين يميزون عادة بين الأبعاد الاقتصادية وغير الاقتصادية للتجمعات

---

[٥] المقصود بالريع العقارى هو الأراضى أو المبانى وقيمها النقدية إضافة الى الحصيلة النقدية لإيجار المبانى أو الأراضى . المعرب

[٦] الإسقاط يقصد به التوقعات المستقبلية . المعرب .

السكنية ، وتتوقف هذه الأبعاد على عوامل عديدة أهمها العوامل الاقتصادية .

ولا يرى علماء السياسة أن المدينة هى مجال لتطبيق القرارات على السكان من قبل الفئة الحاكمة وأن البعد اليومى لسوق العمل يؤثر تأثيراً كبيراً على الهجرات المكانية للسكان والعادات وتكاليف الانتقال .

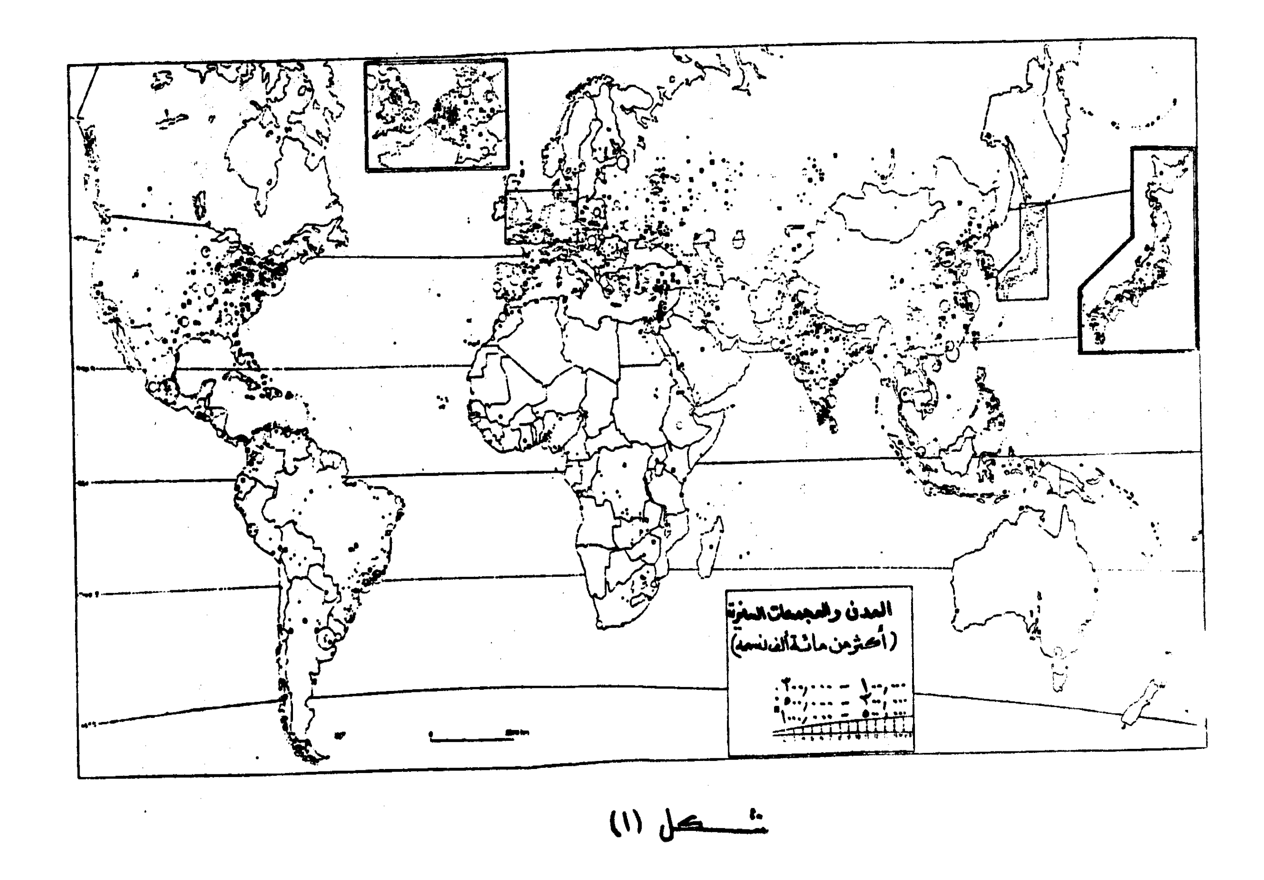
ولكن من الضرورى أيضاً تحليل الظاهرة الحضرية بدقة وإظهار السبب والنتيجة فى ظهور سمة معينة فى المدينة وإبداء الرأى فى أهمية العوامل التى تؤدى الى تشكيل خصائص المدنية من خلال مفاهيم ومصطلحات يتفق على استخدامها فى وصف العامل والظاهرة .

والمدينة بصفة عامة هى تجمع من الناس ومن الحاجيات ومن الإمكانات من كل نوع مثل العمل والنشاط والمعلومات وذلك التجمع يترتب وفق قدرة تنظيمية للانتقال بين مكان المدينة ، فالمدينة إذن هى المفعول وهى الفاعل : هى مفعول بوصفها مكان يعيش فيه السكان ويهئ لهم من خلال النشاط الاقتصادى الإنتاجى كالتجارة مثلاً والتجهيزات والبنية الأساسية المختلفة التى تسد احتياجات السكان ، وهى فاعل لأن المدينة مكان لعلاقات من كل نوع . ويترتب على هذه العلاقات نتائج مهمة منها مثلا العلاقة بين الهوامش وبين القلب فى المدينة ، والمدينة مكان للابتكار والإختراع . والمدينة فاعلا أو مفعولا تؤثر على حاجيات السكان أهمها الغذاء والمواد الأولية والمبادلات التجارية .وتلعب المدينة دوراً أساسيا فى الوظائف الأساسية والثانوية بها ، وتنظيم العلاقات بين هذه الوظائف . وإذا كان الإنسان هو الذى يصنع المدينة وينظمها فإن المدينة بدورها تهيمن على تنظيم السكان واحتياجاتهم .

رابعـــاً : المدينـــة والحضريـــة

أشرنا فى النقاط السابقة الى أن هناك تمايزاً بين ما يسمى بالمدينة وبين ما يسمى بالحقيقة الحضرية وليس التعبيران مترادفين . ونضيف الى ما ذكرناه الى أن هناك اختلافاً مثلاً بين المدينة بحدودها الإدارية كوحـــدة معينة وبين مناطق السكن السئ فى المدينة ذاتها كوحـــدة معينـــة أيضـــا. وتخضع المدينة وظاهرة السكن السئ لتنظيمات مكانية مختلفة بعضها عن البعض الآخر . وعلى ذلك فلابد فى الدراسة من الإشارة الـــى أن هنـــاك خلطاً وسوء فهم فى استخدام مصطلحى المدينـــة والحقيقـــة الحضريـــة . وليست المعايير التى تتبع فى الدراسة الحضرية واحدة ويمكـــن تطبيقـــها على كل مدن العالم .

والمدينة المعاصرة إن هى إلا أبعاداً بشرية،وأبعاداً مكانية مختلفـــة اختلافا واضحا فبعض المدن محاطة بامتداد واسع من الضواحى وتســـمى فى هذه الحالة مجمعة حضرية Agglomération . ولكن الضواحـــى فى ذاتها تشكل بعداً سكانياً ومكانياً متميزا عـــن أبعـــاد المدينـــة ذاتـــها . وتشـــمل المجمعات الحضرية المحددة (بحدود إدارية واســـعة) منطقـــة كبيرة وتشمل المدينة والضواحى ، ولكن الإشراف على الضواحى من قبل المدينة ليس إلا لأسباب ادارية فقط . ومهما اتســـعت المدينـــة واتســـعت هوامشها فان لكل مدينة نواة noyau نمت حولها ولابد من تحديد هـــذه النواة والإشراف عليها وتنظيمها . كما تنظم هوامش المدينة البعيدة عـــن النواة وتختلف الظاهرات الحضرية فى كل منهما ؛ فهناك فى بعض المدن حدود داخلية للمدينة ذاتها وحدود خارجية وما بين الإثنين هناك تقســيمات


المدن والمجمعات المتمدنة
(أكثر من مائة ألف نسمة)
١٠٠,٠٠٠ – ٢٠٠,٠٠٠
٢٠٠,٠٠٠ – ٥٠٠,٠٠٠
٥٠٠,٠٠٠ – ١,٠٠٠,٠٠٠

شكل (١)

إدارية متجاورة فى الضواحى وكل هذه التقسيمات تعتبر ظاهرة حضرية ولكنها ليست جزءا من " المدينة " خاصة إذا كانت التقسيمات تحتوى على تجهيزات أساسية وسلطة إدارية وسكانية وكلها ظواهر حضرية لا تشكل فى ذاتها مدينة ولكنها فى الواقع جزء من الحضر .

وإذا كان هناك تمييز بين المدن والحضر فانه لابد من تمييز مفهوم " السكان الحضريين " ولا شك فى أن الأسس التى تتبع فى الدراسة تؤكد على أن السكان الحضريين يختلفون من دولة لأخرى كما تختلف من عصر لآخر فى نفس الدولة ؛ فبعض البلدان تعتبر أن السكان حضريون إذا كانوا مقيمين فى تجمعات سكانية ذات مستوى ادارى تحدده الدولة ، مثلما هو فى روسيا الاتحادية وفى المملكة المتحدة وفى اتحاد جنوب أفريقيا وفى تونس وفى البرازيل ...

ويختلف معيار حجم السكان لتمييز الحضريين من دولة لأخرى فالحد الأدنى للحضر فى الدنمارك ٢٥٠ نسمة وفى فرنسا ٢٠٠٠ نسمة وفى هولندا ٣٠٠٠ نسمة وفى اليابان ٣٠,٠٠٠ وفى كوريا ٤٠,٠٠٠ . ومع هذا الاختلاف نلاحظ أيضا أن فى أجزاء معينة من العالم منها صقلية والمجر توجد تجمعات سكنية يتمثل نشاطها الأساسى فى الزراعة ولكنها تعتبر ضمن السكان الحضريين . وهناك دول أخرى تضع معيارين فى تمييز الحضر وهما : المستوى الإدارى والحجم السكانى مثل كندا والولايات المتحدة والنرويج وتركيا . ولا تغيب المعايير الاقتصادية فى التمييز مثل بيرو التى تحدد الحضريين على أساس عدد السكان فى المركز العمرانى والنشاط الاقتصادى السائد فيه وفى ايطاليا مثلاً تعتبر فى المدينة لا تقل عن نسبة ٥٠ % من العاملين بغير الزراعة وعلى ذلك فإن

مفهوم المدينة والحضر ليسا محددين تحديدا صارما بل يسوده كثير من الخلط فى استخدام المفهومين . بل أن هناك دولاً تعدل المعايير التى تستخدم فى تمييز الحضر من وقت لآخر فالنرويج والسويد غيرت معيارها السكانى بعد سنة ١٩٣٠ وأسبانيا بعد ١٩٥٠ والولايات المتحدة بين ١٩٤٠ – ١٩٥٠ ثم من ١٩٥٠ – ١٩٦٠ ويمكن فى هذا المجال أن نسوق أمثلة كثيرة ولكن الهدف هو اعتبار أن التمييز بين الحضر وغير الحضر يسوده كثير من الخلط والاضطراب .

ومع هذا الخلط لابد أن نجد حلا لهذه المسألة يمكن أن يصلح للتطبيق فى كل الحالات فمن الممكن أن نميز الحضر على أساس أن الحضريين هم السكان الذين يعيشون فى مستوطنات محددة ويمارسون و... ليس من بينها الزراعة والصيد ، وتتشابه وظائف السكان فى ممار... ط أساسى محدد ومن نمط حياتى يغلب فيه الاستهلاك . كما يزيد فيه عـ السكان المنتجين فى حيز مكانى محدد .

ويمكن تمييز ما يسمى بالسكان " شبه الحضريين " مثل العاملين فى المدينة مع الاحتفاظ بمساكنهم فى القرى ، وكذلك المهاجرين الذين وصلوا حديثا الى المدينة خاصة من مدن العالم الثالث حيث لا يتوفر لهم فرص العمل فور وصولهم وينطبق هذا خاصة فى مدن أفريقيا المدارية حيث تبقى النساء فى القرى ليمارسن الزراعة ، ويختلف الأمر بالطبع فى تمييز المدن على هذا الأساس بين العالم الثالث والدول شديدة التطور . ولابد من أن تكون هناك فوارق فى أسس تمييز المدن .

وهناك تعبيرات ومفاهيم أخرى تكتنفها صعوبات فى التعريف فلابد من التمييز بين التحضر Urbanisation والمدنية الحضرية

والتحضر ما هو إلا حركة فى التطور Civilisation urbaine والتنمية فى المدن سواء من حيث عدد المدن وأحجامها السكانية واتساعاتها المكانية ويعبر هذا التطور عما يسمى بالظاهرة الحضرية Le phénomène urbaine التى تشمل المدن كما تشمل الضواحى .

أما المدنية الحضرية فهى تمثل دخول العادات الحضرية ونمط الحياة الحضرية القرى . وهى خاصية تتميز مدن العالم المتطور . كذلك يمكن التمييز للمدينة الحضرية على أساس ارتفاع مستوى الثقافة وانتشار الصناعة ودخول الميكنة الى الزراعة وملكية السيارة التى تسهل الوصول للمدن ، وتزيد أعداد المتاجر وتتنوع فى تخصصاتها وتوجد وسائل الاتصال بطريقة سهلة لكل السكان (التليفون مثلا) . وتعتبر الزراعة فى هذه الحالات هى ما يقوم بها السكان الذين ينتجون المواد الأولية والخام اللازمة للصناعة فى المدن ، وهى زراعة تعتمد على أحدث الأساليب التقنية . ويقضى السكان أجازاتهم خارج مكان إقامتهم .

ورغم تعدد المعايير نجد أن هناك صعوبة فى التمييز بين الحضر Urbain والريف Rural ذلك لأن المدنية الحضرية تعتمد على الإبتكار فى المدن وليس فى الريف وهى تنبسط وتمتد تدريجياً فى كل البلاد حتى فى المناطق التى يسود فيها العمران المبعثر . وتخصص فيها مبانى للقيام بوظائف غير سكنية ، إلا أن معظمها يقوم بأنشطة أقرب الى الزراعة . ومن هنا فيمكن أن يمتد التمييز بين الحضر والريف على أساس امتداد أساليب الحياة الحضرية الى الريف دون أن تعتبر المستوطنات الريفية مدناً . ولكن ذلك لا يعنى أن الريف قد وصله التحضر urbanisation بالمفهوم الحقيقى له .

وهناك مفاهيم أخرى لابد من تمييزها منها الفصل بين مفهومى الإقليم المتحضر Région urbainsée والإقليم الحضرى Région urbaine فالأول يشير الى المنطقة التى تغطيها المدينة وامتداداتها على الهوامش . ويمكن اعتبارها مجمعة حضرية Agglomération ولا يوضع فى الإعتبار حدود المدينة حتى السياسية بل الإعتبار هو الحدود الجغرافية ففى الولايات المتحدة يستخدم تعبير المجال الحضرى (أو المتحضر) L´aire urbainsée ويخضع لتعريفات عديدة اختلفت بين عامى ١٩٥٠ و ١٩٦٠ وفى فرنسا كان لابد من تحديد المستوطنات والمجمعات الحضرية حدوداً استخدمت فى تعداد ١٩٥٤ وإضافة مفاهيم أخرى منها منطقة السكن الصناعى والحضرى(ZPIU) Zone de peuplement industriel et urbain .

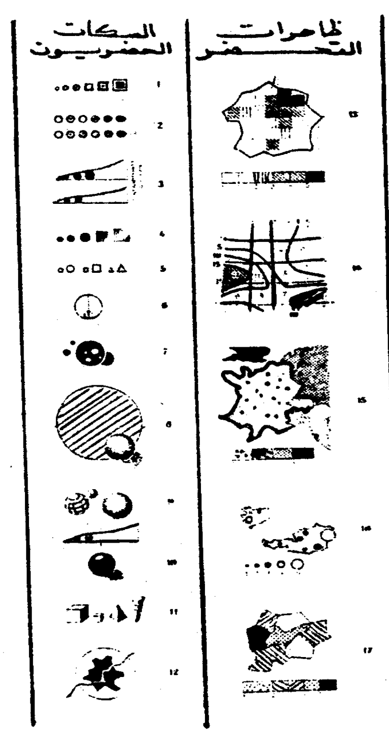
أما تعبير الاقليم الحضرى الذى أشرنا اليه فيمكن تحديده على أساس تحديد المنطقة التى تغطيها العلاقات الأساسية بالمدينة بطريقة مباشرة وتتمثل تلك العلاقات بين المدينة وهوامشها Periphérie ومن ثم فهى منطقة تمتد وراء الكتلة السكنية الرئيسية Le cadre bâti وتظهر فيها العلاقات تامة بين الهوامش والمدينة ليس فقط من الناحية الوظيفية بل تمتد الى الناحية الجغرافية المكانية باعتبار أن الهوامش ليست إلا مجالاً يعيش فيه سكان يعتمدون اعتمادا مباشراً فى قضاء حوائجهم على المدينة وأن هناك تسهيلات فى الحصول على الخدمات فى المدينة وعلى السلع اللازمة للحياة اليومية وأن الوقت اللازم لقطع المسافة للحصول على الخدمة أو السلعة وقت محدود . ويقع وراء الإقليم الحضرى منطقة أوسع يطلق عليها مجال النفوذ Zone d´ influence .

الواقع أن هناك ضرورة حتمية لتمييز المصطلحـــات والمفـــاهيم المستخدمة فى الدراسة الحضرية خاصة فى الوقت الحالى الذى تزيد فيـــه الظاهرات الحضرية وتستجد معالم لم تكن معروفة فى الماضى .

خامســـاً : مقياس التحضر

سبقت الإشارة الى أن هناك خلطاً شائعاً فى تفسير المفاهيم المتعلقة بالتحضر وتعريفاتها ومن هنا فإن تحديد مقياس عام للتحضر خاصـــــة إذا كان المقياس يعتمد على مقارنات رقمية . ويثير هـــذا الخلـــط القـــول ان المقاييس التى تطبق فى دول معينة لا تطبق فى دول أخرى . ورغم ذلـــك فإن الأمم المتحدة تدرك هذا الأمر خاصة ما يتعلق بالإحصاءات الســـكانية وما يرتبط بها من وثائق علمية وتعريفات ومفاهيم سواء كـــانت الأرقـــام والوثائق غير صحيحة أو غير كافية فى زمن تتعقد فيه ظاهرة التحضـــــر المعاصرة واتساعها على مدى دول العالم كلها ؛ فعلــــى مســـتوى نســـبة السكان الحضريين إلى جملة السكان نجد أن قارة آسيا تأتى فى المرتبـــــة الأولى حيث تصل النسبة فيها الى ٢/٥ اجمالى السكان الحضريـــــن فـــى العالم وتأتى بعدها أوروبا حيث يعيش ١/٥ السكان الحضريين فى العالم .

ورغم ارتفاع النسبة فى آسيا عن نظيرتها فى أوروبا نجد أنه فـــى آســـيا يعيش نصف مليار ساكن حضرى لا يشكلون سوى ١/٤ إجمالى ســـكان قارة آسيا (أى أن نسبة التحضر تعادل ٢٥ % من اجمالى سكان آسيا) . هذا فى الوقت الذى يعيش فى دولتى أمريكا الشمالية (كنـــدا والولايـــات



أشكال التمثيل الكارتوجرافى للمدن والتحضر

تشهد خرائط المدن والتحضر عدداً من المشكلات لأنها تمثل عدداً من الظاهرات بطريقة منتظمة أحياناً ولا تشهد كلها استمراراً كما تمثل بنسب متفاوتة تفاوتاً كبيراً من دولة إلى أخرى. وليس هذا الرسم التوضيحى إلا محاولة لجمع طرق التمثيل فقط :-

- بالنسبة للسكان الحضريين يمكن استخدام رموز خاصة تختلف فى أشكالها أو فى أحجامها بأسلوب يتناسب مع أحجام المدن السكانية (شكل 1، 2، 4، 5) أو بتقسيم الأحجام الحضرية إلى فئات متتابعة (شكل 3، 6) ولكن التمثيل الكارتوجرافى يشهد فوارق كبيرة بين الدوائر النسبية والمناطق المتفاوتة فى أعداد سكانها. ولعلاج هذه المشكلة يمكن استخدام تتابعات الشكل رقم (7) ويمكن استخدام الدوائر النسبية فى بيان التناسب مع حجم السكان أو استخدام مقياس لوغاريتمى فى بيان عدد السكان. ويمكن استخدام الكرات البيانية (شكل 9، 8، 10) لبيان الانطباع عن تضخم الأعداد. ويمكن استخدام المكعبات البيانية أو شكل آخر يوضح نفس الظاهرات (شكل 11) ويمكن استخدام شكل المدينة ذاته (شكل 12).

- أما بالنسبة لظاهرات التحضر فيمكن استخدام طرق التمثيل الكثافى (من شكل 13 إلى شكل 17) وتتناسب أشكال التظليل مع مساحة الأراضى التى تغطيها الظاهرة أو تمثيل دقة البيانات أو إعطاء الانطباع بضخامة الظاهرة مثل خطوط التساوى (شكل 14) على أساس فئات معينة منها عدد المدن أو فئات المساحة.

شكل (٢)

المتحدة) من الحضريين ما يعادل ٧٥ % من إجمالى السكان فيها . وتزيد النسبة أيضا فى عالم المحيط الهادى . تأتى بعده أوروبا وتزيد النسبة زيادة عالية فى مناطق معينة من أوروبا . ففى انجلترا وويلز تصل نسبة التحضر الى ٤/٥ إجمالى السكان .

ويعود الاختلاف فى هذه الأرقام وتضارب دلالاتها الى النمو الطفرى الهائل فى عدد ونسبة السكان الحضريين بدءاً من القرن التاسع عشر . وبدأت حركة الزيادة تلك فى أوربا ثم انتشرت تدريجياً فى كل أرجاء العالم . وجاءت زيادة السكان الحضريين نتيجة هجرة السكان المتزايدة من الريف الى الحضر . ومع بداية القرن العشرين كان السكان فى العالم يصلون الى ١,٦ مليار نسمة وكان من بين هؤلاء ١٣,٦ % من السكان يعيشون فى مدن يزيد حجمها على ٥٠٠٠ نسمة أى حوالى ٢١٧ مليون نسمة . وفى عام ١٩٥٠ وصلت النسبة الى ٢٨,٢ % زادت فى عام ١٩٧٥ الى ٤١ % أى ما يشكل ١,٦٤٤,٠٠٠,٠٠٠ نسمة فى هذه الفئة الحجمية من المدن (+ ٥٠٠٠ نسمة) من عدد سكان العالم الذين وصلوا آنذاك الى ٤ مليار نسمة . ولكن المتخصصين يشيرون عادة الى أن حركة الزيادة تلك لازالت مستمرة . ففى البلدان الصناعية سوف يصل سكان الحضر الى ٤/٥ مجموع السكان فى عام ٢٠٠٠ . أى عدد يوازى سكان انجلترا بأكملهم . أما على مستوى العالم فسوف تقفز نسبة التحضر الى ٥٥ % أى حوالى ٣,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ نسمة فى عام ٢٠٠٠ وفى خلال تلك السنوات الأخيرة من القرن العشرين سوف تزيد النسبة زيادة كبيرة فى الاتحاد السوفيتى (سابقاً) مع التحولات الاقتصادية الهائلة . ولكن بلدان العالم الثالث فى أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية سوف تشهد

أكبر نسبة زيادة فى السكان الحضريين . ويشير الخبراء الى أنه مع نهاية القرن العشرين سوف تشهد أمريكا الاتينية المدارية ومعظم قارة آسيا عدا الصين نسبة زيادة تصل الى ضعف نظيرتها فى الوقت الحاضر . أما أفريقيا فسوف تشهد زيادة تصل الى ثلاثة أمثال نظيراتها الحالية (٢٢,٣ %) .

وتشير هذه الأرقام التى أوردناها الى أن هناك أربعة أنماط فى التركز الحضرى :

١. النمط الأوربي : حيث تتمشى فيها نسبة زيادة التحضر مع نسبة زيادة اجمالى السكان مع اتجاه نحو بطء نمو هذه النسبة .

٢. النمط من الدول التى يزيد فيها أعداد الأوربيين ولكنها تقع خارج أوربا فقد شهدت هذه الدول نمواً هائلاً فى نسبة التحضر رغم التغيرات السياسية التى طرأت على حكوماتها .

٣. النمط السوفيتي (سابقاً) حيث يقاس النمو بأرقام يضاهى النمو الاقتصادى .

٤. نمط الدول النامية حيث يزيد السكان الحضريون زيادة طفرية هائلة بعد سنين طويلة من الركود .

ولابد من الإشارة الى أن النمو الكلى لأعداد ونسبة الحضريين قد زاد بنسبة تصل الى عشرة أمثالها منذ عام ١٩٠٠ وحتى الآن وسوف يشهد العالم مع هذه الزيادة الهائلة ثلاث ظاهرات عالمية هى :

١. زيادة أعداد المدن زيادة لن تشهد توقفاً . ففى عام ١٨٠٠ كان فى العالم من المدن ٤٥ مدينة يزيد حجمها عن ١٠٠ ألف نسمة . وحتى عام ١٩٧٠ يوجد من هذه الفئة ١٦٠٠ مدينة فى العالم وفى نفس هذه

الفترة كان هناك مدينتين فقط فى العالم يزيد سكان كل منهما عن مليـــون نسمة (لندن وربما بكين) ووصل هذا العدد فى ١٩٧٠ الى ١١٩ مدينـــة زادت الى ١٦٢ فى ١٩٧٥ . ولا يوجد فى قارة أفريقيا سوى مدينة واحدة وصلت الى ٩ مليون منذ عشرين عاما[٧].

وسوف تصل المجمعات الحضرية الى حد هائل ومـــن أمثلتـــها طوكيـــو ومكسيكوسيتى ونيويورك التى يزيد سكان كل منها عن ١٠ مليون نسمة .

٢. أما فى مدن الميجالوبوليس[٨] خاصة فى الولايات المتحدة التى تمتد من بوسطن الى واشنطن (٤٠ مليون نسمة) أو فى تاكايدو اليابانية (طوكيو وأوزاكا وناجويا) : ٥٠ مليون نسمة سوف تشكل أقاليم متحضرة ضخمة حيث لا يوجد معه الحيز الريفى سوى مســـاحات ضئيلـــة تفصـــل بيـــن المجمعات الحضرية . وسوف تتناقص هذه المساحات تدريجيا مع زيـــادة النمو العمرانى .

٣. أما الظاهرة الثالثة فسوف يشهد العالم الثالث انفجاراً حضاريـــاً مثـــل القاهرة الكبرى وطهران وكنشاسا .

وتتمثل الصعوبة فى تعريف التحضر وفى مقاييسه فى الصعوبـــات التـــى يشهدها عالمنا المعاصر فى تمثيل الظاهرات الرئيسية وفهمها . وكذلـــك فإن المدينة لا تعرّف تعريفاً دقيقاً جامعاً مانعاً . وليســـت التعريفـــات إلا تعريفات وصفية رغم أنها أكثر الظاهرات الحضارية تأثيراً فـــى المكـــان وفى المجتمعات السكانية .

---

[٧] المقصود بها هو مدينة القاهرة بالطبع . المعرب

[٨] شريط من المدن المتتابعة ومعظمها مدن كبيرة الحجم . المعرب

وتمتد الصعوبة الى مفاهيم أخرى لابد من استخدامها مثل التنمية الاقتصادية ، التقدم المادى فى التدفقات المالية ، التغيرات فى السلوك النفسى للسكان . الحقيقة أن معظم العلماء والمتخصصين يجدون حيرة فى تفسير دقيق للمفاهيم الحضرية وللظاهرات الخاصة مثل وظائف المدن . كما يتوقع هؤلاء أن المجتمعات الحضرية تحمل فى كيانها عوامل تدميرها. ولنا أن نتساءل الآن : هل ظاهرة " المدينة " سوف تختفى بحضارتها ؟

هناك تساؤلات عديدة لابد من الاجابة عليها ، ومفاهيم لابد من توضيحها يمكن الالمام بكل ذلك فى الأجزاء التالية من الدراسة التى بين أيدينا .

....

الفصل الثانى

المنظومة الحضرية

- مقدمة
- أولاً : المنظومة كأسلوب دراسة .
- ثانيـاً : هل المدينة منظومة ؟ .
- ثالثـاً : تحليل المنظومة الحضرية .
- رابعـاً : مكونات المنظومة الحضرية .
- خامساً : حركة المنظومة الحضرية .

***

الفصل الثانى : المنظومة الحضرية

مقدمة :

يتغير مفهوم المدينة - كموضوع لدراسة جغرافية الحضر - فـــى المناهج الجغرافية التقليدية عنه فى المناهج الحديثة . ولم تصبح الدراسـة الجغرافية مهتمة فقط بدراسة المظــهر الحضـرى Paysage urbain وأنماط استغلال الأرض ، أو بتصنيف مستويات المعيشة وأنماط الحياة فى المدن ، أو بالدراسات السكانية والأنشطة الإقتصادية ، بل امتد الاهتمـــام الى دراسة العلاقات بين مكونات المدينة ودراسة الارتباطات بيـــن كـل عنصر والعناصر الأخرى التى تشملها المدينة . والحقيقة أن كثـيرا مــن الجغرافيين – كما يفعل المتخصصون فى مجـــالات أخـرى – يـهتمون إهتماماً كبيراً بإبراز معانى وتفسير المفـــاهيم التـــى تتصـــل بالظـــاهرة المدروسة وبدراسة العلاقة بين مكونات الظاهرة ذاتها التى يجب أن تولـى اهتماماً أكبر .

وتتطلب دراسة العلاقات والارتباطات اهتمامـــا أكـبر بمنـــاهج الدراسة الحديثة أكثر من الاهتمام بالملاحظات الوصفية التقليدية . وبمعنى آخر تتطلب دراسة المدن معرفة الخصائص الحضرية المرتبطة ببعضـــها فى صورة علاقة خطية (مثل العلاقة بين انشاء مصنع وزيـــادة فـرص العمالة) ولا تقف الدراسة عند معرفة هذه العلاقة بـــل يجـب الاهتمـام بأسلوب منهجى يتطلب معرفة ثلاثة مستويات من الأساليب هى : تركيـب العناصر الثابتة أو الإســتاتية La structure statique ، والعلاقـــات الدالية Les relations fonctionelles وعملية التغير أو الدينامية Le

processus dynamique . ويؤدى مجموع هذه المستويات الى انشـــاء تصور تخطيطى ينتج من تحليل مكونات هذا التصور الذى يعتمـــد علـــى ابراز العوامل المختلفة والتى تؤدى فى النهايـــة الـــى تكويـــن منظومـــة Système . ويعتبر التحليل المنظومـــى L'analyse systematique أسلوبا علميا يؤدى الى اظهار الحلول المناسبة لمشكلة ما . ويعتمـــد هـــذا الأسلوب على صياغة أسلوب منطقى وفق منهج يعتمد على نتائج دراسات متكاملة متعددة الاهتمامات للمشكلة المراد حلها .

أولاً : المنظومة Le Système كأسلوب دراسة

للمنظومة تعريفات تصل فى كثرتها الـــى كـــثرة المتخصصيـــن المهتمين بتطبيقاتها . وللإلمام بأهمية استخدام أسلوب المنظومة والتطبيقات التى يمكن الإستفادة منها فى الدراسات الحضرية ، ينبغى الرجـــوع الـــى كتب متخصصة فى هذا المجال وهى كثيرة .

المنظومة هو "مركّب" يشمل عدداً من المكوّنات الخاصة التى تربط بينها عدد من العلاقات الأساسية . والمكونات هى أيضا منظومات فرعيـــة Sous – systèmes التى يمكن تقسيمها بدورها الى منظومـــات أكـــثر تفرعا ويمكن تحليل كل هذه المكونات تحليلاً شاملاً كلياً لا يقبل التجزئة أو الفصل بين كل مكون رئيسى أو فرعى . والمنظومة الرئيسية أكثر تفصيلاً بالطبع من مكوناتها . وهى من ناحية أخرى ثابتة إذا كانت المكونات ذات خصائص ثابتة فالثبات إذن يشمل المنظومة ككـــل أو فـــى المنظومـــات الفرعية . أما إذا كانت هناك تغيرات فى عناصر المنظومة ومكوناتها فإن

هذه المتغيرات تأتي نتيجة خصائص قابلة للتغير أو للتعديل . وقد تقتضي التغيرات والتعديلات تغيراً وتعديلاً في المنظومة الرئيسية ذاتها يعتمدان على التعديل الداخلي في المنظومة يؤدي الى تعديل في المكونات وفي العلاقات التي تربط بينها، والتي يعتمد تفاعلاتها على تكوين المنظومة والإرتباط بينها وبين المنظومات الأخرى التي يشملها موضوع أكبر وهو البيئة . والتعديل من هذا النوع يسمى تعديل وصفي يؤدي الى تعديل المنظومة الوصفي modification qualitative . أما التعديل الكمي quantitative فيمكن ادخاله في المنظومة دون تغيير في تركيبها أي دون تغير في العلاقات المنظومية .

ويعتمد استخدام الأسلوب المنظومي في الدراسة على تعريف أساسي للمنظومة الرئيسية (المركزية) وبيان الهدف من إعداد هذه المنظومة ويؤدي ذلك الى إبراز التعريفات وتركيب العلاقات لمدخلات كل علاقة entrée ومخرجاتها Sortie (Input – output) . وينبغي أيضا ضرورة معرفة تراتب المنظومات الفرعية hiérarchie التي تشملها المنظومة الرئيسية التي يمكن أن تشكّل مع منظومات أخرى منظومة كبرى Supersystème . والحقيقة أن معرفة تراتب المنظومات الرئيسية والفرعية أساسية في الدراسة .

ويمكن أن نسوق مثلا على كل ما سبق ذكره ما يسمى بالمنظومة الحيوية écosystème وهي منظومة حية تشمل منظومتين فرعيتين أولاهما هي الكائنات الحية وثانيهما البيئة الطبيعية التي تعيش فيها هذه الكائنات . وكلا المنظومتان خاضعتين للتغير والتعديل وهما في تغير مستمر . والمنظومة التي يتغير فيها فقط الكائن وبيئته تسمى منظومة

مغلقة أما المنظومة المفتوحة فتشمل التغير فى المادة المكونة لها . ويؤدى مفهوم التركيب والتطور الى معرفة تطور المنظومة وتغيرهـــا الحتمـــى والاساسى . ويعتمد تغير المنظومة الحيوية الإنسانية على عوامل حتميـــة وجبرية أو أنها تخضع لعوامل عشوائية يصعب تمييزها .

المطلوب الآن هو كيف يمكن أن نســـتخدم أســلوب المنظومـــة المنهجى فى دراسة المدن ؟ .

ثانيـــاً : هل المدينــة منظومـــة ؟

لاشك فى أن أى دراسة تجريبية empirique تســمح بمعرفـــة العلاقات المركبة بين مكونات الظاهرة التى تخضع للدراسة . ويمكـــن أن نسوق فى هذا الصدد أمثلة عديدة فى عدد كبير من المجالات . فهناك مثلا العلاقات البسيطة التى ترتبط بتراتب هرمى بين عدد من الظاهرات مثـــل التراتب من الشقة السكنية الى العمارة الى مجموعة من العمائر الى حـــى الى مجموعة من الأحياء الى المدينة الى المجمعة الحضرية ... وكل مـــن هذه العناصر المتراتبة ذات المستويات المختلفة تربط بينها علاقات عديـدة ومركبة تشمل الحركة والإنتقـــال والأنشـــطة الاقتصاديـــة والتجـــهيزات الأســـاســـية ... ويمكن أن نصنع شــكلاً يبدأ مثـــلاً مـــن التجـــهيزات الإدارية (مثل المبانى التعليمية) أو يبدأ من الخدمات (مثل التجـارة) أو نتجت عن الالتقاءات والعلاقات بين تتابع كل مستوى من الظاهرات وعدد السكان الذى يخدمه كل مستوى (المدارس الإبتدائية – الثانوية) لعدد من الأحياء أو لمدينة صغيرة و جامعات فى مدن اقليمية ... ويعتبر الأســـاس

الذى يعتمد عليه المستوى منظومة فرعية تتدرج فى منظومات فرعية أرقى فى التراتب الحضرى وتنتهى الى المنظومة الحضرية التى هى مركبة من مجموع المنظومات الفرعية .

وفى مجال الجغرافيا ، ينبغى أن نبحث فى العلاقات التى تربط بين مختلف المنظومات الفرعية مثل الحاجة الى وسيلة النقل السريع التى تتفق سرعتها وسرعة النقل بها وعدد الأشخاص الذين يمكنهم استخدامها فى الإنتقال من مكان الى آخر . مع توفر هذه الوسيلة نستطيع أن نؤكد أن هناك إمكانية فى تطوير ضواحى المدينة التى يسهل وصول السكان اليها أو الخروج منها . وترتبط زيادة السكان فى الضواحى بضرورة الحاجة الى تحسين المرور وحركة وسائل النقل وهكذا تتم العلاقة بين السكان والنقل . ويترتب على هذه العلاقة نتائج مكانية ، واقتصادية ، واجتماعية ، منها مثلا زيادة التجهيزات الأساسية التى تهيؤها السلطات الحكومية أو القطاع الخاص (مثل البنوك والمتاجر ...) ولكن مجموع ما يلزم للضاحية السكنية التى أشرنا اليها يرتبط ليس بالسلطة المحلية ولكن بالدولة أى أن الأموال التى تخصص للاستثمار فى الضاحية تأتى من الخارج . ومن هنا يجب أن نذكر كيف يتم توضيح هذا التراتب الهرمى .

نجد أن هناك مجموعة من العلاقات المنظومية لا يمكن التعبير عنها فقط بطريقة وصفية تركيبية فنتحدث مثلاً عن تحليل النقل والمواصلات الذى هو عبارة عن حركة السكان فى المكان والتى تعتمد فيه هذه الحركة على تقدم وإمكانية وسيلة النقل ، وهنا تتدخل النواحى السياسية (مثل البنية الأساسية ودورها) والاقتصادية (مثل التجهيزات الخاصة) وسوف يؤدى النجاح فى تهيئة البنية الأساسية والتجهيزات

الخاصة الى استقطاب المشاريع الإستثمارية فى المكان من ناحية ، وتطوير وسائل النقل والمواصلات من ناحية أخرى . وهى ميزة يختص بها المكان . ويعتبر ذلك عاملاً مشجعاً على نمو المدن ونمو الضواحى لتوفير عوامل توطن للمشاريع الإستثمارية ، وهى هنا النقل وتوفر الأيدى العاملة وتوفر التجهيزات والبنية الأساسية .

ومع هذا المثال نجد أن هناك أمثلة أخرى من الضرورى ذكرها : المدينة مثلاً هى مجموع مركب من العناصر فهى تشمل توفر مساحة مكانية تسمح بانشاء المبانى إضافة الى تركيب اجتماعى واقتصادى . والمدينة من ناحية أخرى هى جزء من مجموع مركب أكبر له علاقات أعلى من ناحية التراتب مع الخارج . والمدينة بوصفها مكان وبصفتها جزء من مكان أكبر بينهما علاقات داخلية ولهما علاقات خارجية .

وهكذا فإن المثال الذى ذكرناه سابقاً عن المنظومة الحيوية يمكن تطبيقه على المدن حيث أن هناك تشابهاً بين الاثنين ذلك لأن الأولى تهتم بالإنسان بوصفه كائن حى والثانية تهتم بالإنسان بوصفه كائن ذى نشاط تحدده معطيات البيئة التى يعيش فيها . ولابد من توفر ضوابط وعوامل تسمح بتكيف الإنسان مع البيئة ، وهى عوامل قد تبدو إختيارية أو جبرية . وذلك بالنسبة للمنظومة الحيوية والمنظومة المدينية .

ونتحدث إذن عن وجود منظومة مفتوحة فى النشاط الإقتصادى وخاصة التجارة فالمدخلات تشمل الطاقة والمواد الأولية والمنتجات الغذائية والمعلومات الأساسية وينتج فى المخرجات : الإبتكارات ، الفضلات ، المنتجات الصناعية ...... وتتشكل المنظومة إذن وفق تنظيم وتركيب معين حسب معطيات البيئة . ولا يمكن الفصل بين المدخلات

والمخرجات فى هذه المنظومة من ناحية أو بين خصائص البيئة من ناحية أخرى . والبيئة فى ذاتها لها خصائص معينة فهى تعتمد على المعطيـــات الطبيعية وعلى نشاط الإنسان فى تعديل هذه المعطيـــات (المخرجـــات) وهكذا نعود الى أصل المنظومة (المدخلات) .

وتعتمد المنظومة من ناحية أخرى على منظومات فرعية بعضـــها متحرك ومتغير وتطورى مثل السكان ورأس المال والســـلع .. وبعضـــها ثابت مثل التنظيم المكانى ولكن هذا التنظيم يخضع للتغيير (تعديل حـــدود المدينة) وهكذا فإن مكونات المنظومة لا تتغير بطريقة واحدة فالتغيير فى المدن وحدودها يختلف عن التغيير فى الضواحى والهوامش .

وترتبط المنظومة الحضرية بعدد من الظاهرات تختلف فى قيمتـها التى يحددها الاقتصاديون : ممثلة فى البحث عن اقتصاديات التبادل وعلى العلاقات الاقتصادية وغير الاقتصادية . إضافـــة الـــى نظـــرة أصحـــاب المشاريع الاستثمارية فهم يدركون تماما أهمية الضوابط الاقتصاديـــة وأن بعضها مشجع على توطين المشروع وبعضها غير مشجع .

والمنظومة الحضرية هى منظومة حيـــة Vivant ليـــس فقـــط باعتبارها ارتباطاً بين عوامل أساسية ولكن كل من هذه العوامـــل يلعـــب دورا خاصا يتأثر بمعطيات البيئة كما ترتبط هذه العوامل بعلاقات تراتبيـــة أدنى ممثلة فى المنظومة الفرعية وأعلى ممثلة فى المنظومـــة الكـــبرى . وهكذا فالمدينة إذن كائن حى ؛ فلها شخصيتها المميزة يحددهـــا طريقـــة التكيف مع البيئة ، كما يحددها عامل التغير فى الزمن . وهكذا فإن هنـــاك تطوراً فى المنظومة مع مرور الزمن . وتختلف استجابات المدن لعوامـــل تستجد عليها وتختلف فى وظائفها ، فالإستجابة مختلفة بين ما يظهر فـــى

المدينة الترفيهية وما يظهر فى المدينة الصناعية فالأولى تستجيب فى التكيف مع البيئة adaptif والثانية تستجيب وفق منظومة تعتمد على آلية التغيير mécanique .

نستنتج إذاً أن هناك منظومة حضرية يمكن تحليل مكوناتها ممثلة فى الظاهرات الحضرية ويمكن دراسة هذه الظاهرة فى مدينة واحدة أو فى عدد من المدن . وعلى ذلك فإن المنظومة الحضرية تتميز بالمرونة ؛ اذ أنها تتكيف مع العوامل الجبرية البيئية التى تؤثر فى المنظومة كلها وفق نشاط الإنسان فى التغيير والتعديل أو استجابة للعوامل الجبرية .

ولابد من الاشارة الى أن إتباع أسلوب المنظومة المنهجى فى دراسة المدن لم يأت إلا فى وقت قريب ، ولكن الجغرافيين القدامى استخدموا مناهج قريبة من هذا المنهج مثل دور التنظيم الإجتماعى فى تعديل البيئة كما فعل فيدال دلابلاش فى عام ١٩٢٣ . كما درس ماكس سور فى عام ١٩٥٢ أثر أساليب الحياة المختلفة فى العلاقات المتراتبة فى نوعها وفى شكلها ، كما أشار الى " المنظومية " فى كتاباته إذ يقول " أن التجمع الحضرى يؤدى الى وجود علاقات وظاهرات متباينة وتختلف هذه العلاقات بالنسبة للمدن الصغرى والأخرى الكبرى على الأقل فى مجال تنظيم تقسيم العمل الإجتماعى وضرورة تنظيم الوظائف الداخلية للمدن التى يترتب عليها مظاهر عمرانية معينة " .

ويميل كثير من علماء الجغرافيا وعلماء الإجتماع المعاصرين الى دراسة المدينة والظاهرات الحضرية وفق الأسلوب المنظومى وإن اختلفت طرق الدراسة من واقع حضرى الى آخر . ورغم ذلك الاختلاف فإن

المدينة تبقى كما هى رغم التطور فى عدد السكان وفى كثير من المجالات الأخرى وإن ما يثر الارتباك وسوء الفهم فعلا هو المواءمة بيـــن ثبـات المدينة وتغير مكوناتها .

على أية حال فإن الجغرافيين المعاصرين يستخدمون الآن أسـلوباً يتناظر مع أساليب المتخصصين فى مجالات علمية أخرى ، وأن الجغرافيا تتطور فى لغتها وفى أساليب دراستها .

ويعتبــر كثيرون من المتخصصين أن هذا التطور يعتبر كأنـــه كشـــف أصيل ، ولكن الأدب الجغرافى سوف يتطور بالفعل ويمكن الحديث عـــن الجغرافيا إذاً كتخصص علمى يناظر أى تخصـــص آخــر ســواء علـــى المستوى الأكاديمى أو المستوى التطبيقى .

ثالثـــاً : تحليل المنظومة الحضرية :

إن الحديث عن المنظومة الحضرية وعن البيئة والتميــيز بينــهما ليس الا مسألة جدلية . ولكن الواقع أنهما منظومتان مركبتان ولا يمكـــن الفصل بينهما .

فالبيئة هى موضع المدينة الذى هيأه الإنسان وهو الإسقاط البشرى على الحيز الطبيعى . ويتشابه هذا مع ما يذكره الاقتصاديون منذ القـــرن التاسع عشر من تغير الموجودات الطبيعية biens naturels والمقصـــود بها الأرض وما تحتها والهواء ويمكن أن نضيف اليـــهم المـــاء والنبـــات الطبيعى ... وتتشكل العلاقات بين هذه الموجودات بطرق مختلفة : فـــهى من ناحية مفعول (لأنها موجودة) ومن ناحية أخرى هى فاعل (لأنـــها

تؤثر فى بعضها وتؤثر فى الإنسان) وهى تهيئ المكان والموضـــع كمـــا تؤدى الى تطورات فى الموقع العام سواء كان الموقع مشجعاً على الاقامـة أو غير مشجع مثل التفرعات والالتقاءات النهريـــة والســاحل البحـرى والوادى الضيق ... كما تؤثر الموجودات على حياة الإنســان وأنشــطته الذى يفكر فى انشاء المدن فى مواضع بعينها ، ويغــير فــى خصــائص الموضع وفى الظروف المعيشية ، وفى الأنشطة الحضرية التى يقوم بـــها الإنسان ، والتى يؤدى الى نتائج مدمرة للمكان منها التلوث والمضاربـــات على الموجودات الطبيعية ويصل الأمر أحياناً الى التخريـــب والاخـــلال بالعلاقة بين مكونات المنظومة .

ويمكن التأكد على أن كل مظهر من مظاهر اســـتغلال الإنســـان للأرض – حضرى أو ريفى – يرتبط تمام الارتباط بالموجودات الطبيعية فنلاحظ هذا الارتباط ممثلاً فى عناصر منها الكثافة العالية فى السكان فــى منطقة ما وتعدد الأنشطة الاقتصادية ، وارتفاع المستوى التقنى ، وتوفـــر رأس المال – خاصة إذا كانت تلك المنطقة متحضرة – نجـــد أن هنـــاك منافسة على استقطاب أحد مظاهر استغلال الأرض بين هذه العناصر وأن هناك حلولا كثيرة وبدائل لعملية الاستقطاب أو التوطن مثل محاولة تقليـــل أثر العوامل الطبيعية على نمط الحضارة . ولكن هذه المحاولة لا تنتـــهى فى كل الحالات الى نجاح . ويزيد أثر هذه العوامل عندما تشتد الحاجة الى أرض واسعة مما يدعو الى حلول معينة منها تجفيــف مســتنقع مثـــلاً أو تسوية أرض مضرسة مثلما حدث فى امتداد مدينـــة ريـــودى جـانيرو أو حلول أخرى منها تنقية البحيرات الملوثة خاصة تلك التى تتصرف إليـــها فضلات المصانع ومخلفاتها مثلما حدث فى دلتا نهر الراين وفى حـــوض

نهر السين[1] وعلى طول الشواطئ المتاخمة للميجـــالوبوليس اليابانيـــة ... وهذه الحلول ناجحة تماما ولكنها مكلّفة وتستدعي إنفاق مبالغ ضخمة مـــن الأموال . وهناك كوارث منها الزلازل والإنهيارات الأرضية والفيضانـــات ويتضـــح فى هذه الحالة عظم دور الطبيعة وزيادة تكـــاليف مـــا أتلفتـــه العوامل . وقد تتدخل الطبيعة تدخلاً كبيراً فى الظاهرات البشرية بأســـباب يمكن اعتبارها قدرية ؛ فهناك المدن الهندية الكبـــيرة والغنيـــة بعمرانـــها وبثروتها ولكن عاملاً طبيعياً واحداً قد يقضى على كـــل هـــذا المظـــهر الحضرى مثل الماء (أى الفيضان) .

تسعى المدن المعاصرة دائما الى التعديل فى البيئة الطبيعية الـــذى ينتج عنه منظومة حضرية والذى يعتبر مدخلات فى هذه المنظومة وتكون المخرجات من التعديل أكثر أهمية فقد يؤدى التدخل البشرى الى مد طريق وتعبيده أو إنشاء ميناء فى منطقة مهيأة لتطوره أو استغلال ثروة معدنيـــة فى منطقة جبلية وكلها عوامل تتدخل فى ازدهار المدينة ونموها .

وهناك المتخصصون فى الدراسات الحضرية من يقومـــون فـــى أعمالهم بتحليلات أكثر تعقيدا فى دراسة المنظومات الحضرية الرئيســـية والفرعية وتتمخض بعض الدراسات الجغرافية عـــن نتـــائج تفيـــد فـــى التطبيقات التخطيطية للمدن وخاصة تلك التى تهتم بإبراز وتحديد مكونـــات المنظومة الحضرية (أو النموذج) ومن أشهر هذه الدراسات تلـــك التـــى قدمها فورستر Forestter فى سنة ١٩٦٩ ولكن دراسته لاتنتمى إنتمـــاء مباشراً للجغرافيا ولكنها قد لعبت دوراً هاماً فى مجال الصناعات الحضرية والتى أبرز فيها الارتباطات بين الصناعة والإسكان ، والسكان . وقدم من

---

[1] يحدث ذلك أيضا فى البحيرات الشمالية المصرية . المعرب .

خلالها نموذجا أوضح فيه أثر رأس المال المستثمر ودور الموارد الطبيعية ونسبة الاستثمارات فى المجال الزراعى والمجال الصناعى .

وهناك دراسات أخرى تتفق جميعها فى أن هناك أربعة مكونات أساسية فى المنظومة الحضرية هى : العمل ، ورأس المال ، والسياسية ، وسلوك السكان . ومن هذه الدراسات ما قام به ستايس Steiss (١٩٧٤) الذى ميز بين خمس منظومات فرعية هى المنظومات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والسلوكية والطبيعية . وتترابط هذه المنظومات بطريقة مركبة ومعقدة وبعوامل عديدة منها الارتباطات التقنية ووسائل الاتصال بكل أشكالها ، أو بعوامل اقتصادية منها تدفقات الأموال والسلع ، أو نفسية اجتماعية ومنها انتقال المعلومات وطريقة تكون المجموعات ... والمهم فى هذه الدراسة هو بيان أسلوب الارتباط بين العناصر المختلفة لكل منظومة وقد تتدخل فى ذلك عوامل استرجاعية feedback غير خطية وفى صورة عقد متعددة الأشكال . تلك هى مجال اهتمام البحوث المتطورة ولم تخضع هذه البحوث بعد للتحليل والإستفادة من نتائجها ، ولكنها فى المجموع يمكن أن تنتمى الى " كلية " محلية هى المنظومة الحضرية التى ترتبط بمنظومات كبرى وأكثر شمولاً . ولكن الفائدة المباشرة التى يمكن أن نجنيها من هذه الدراسات هى تحديد خصائص المنظومة الحضرية ومكوناتها .

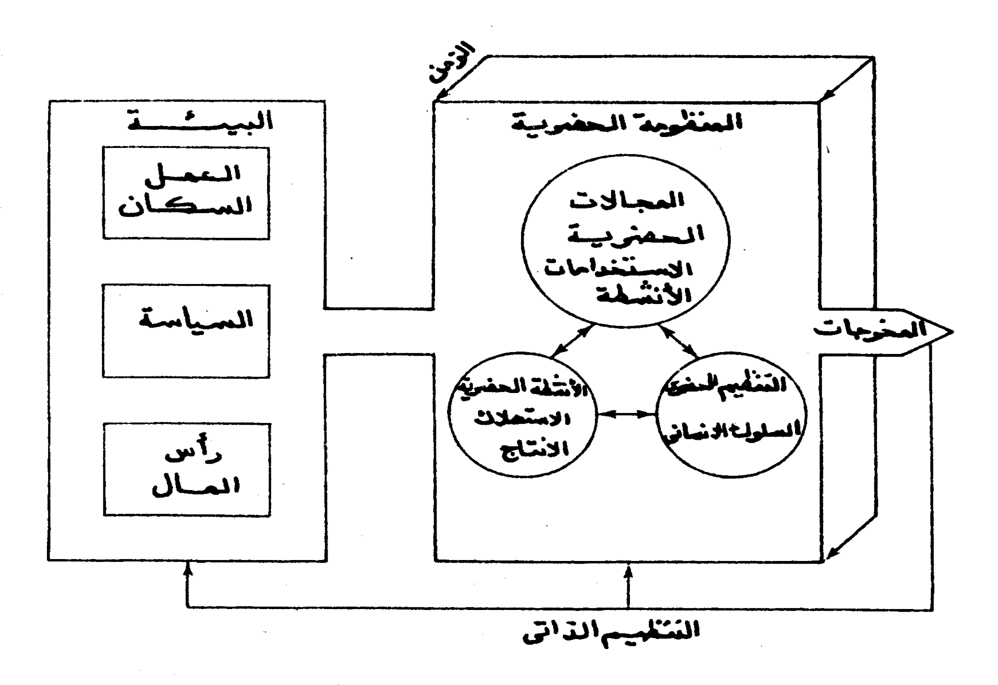
رابعـــــاً : مكونات المنظومة الحضرية

سوف نحاول أن نتبين دور كل من المكونات للمنظومة الحضريــة والتى يعتبر كل منها منظومة فرعية فى ذاته تلعــب دورا فـــى مجمـــوع المنظومة L´esemble وأهمها رأس المال والعمل .

- **أ. رأس المال :**

المقصود برأس المال هو إتاحة الموارد النقدية أو ما يقابلها،منـــها استخدام الرقيق فى العمل ، أو العمل فى صورة السخرة العمالية corvée أو صكوك الإمتياز العملية ...... ويلعب رأس المال دوراً أساســـياً فـــى مظاهر النشاط البشرى وأهمها الظاهرات الحضرية . ويؤكد ذلك أن نشــأة عدد كبير من المدن كان نتيجة لتحقيق الفائض النقدى الناتج عن عمليـــات التجارة فى ظل نظام اقتصاد السوق . وترتبط زيـــادة المـــدن وتطورهـــا بعامل أساسى هو رأس المال كما أن المدن بدورها تشجع علــــى تراكـــم الثروة المالية . وتزيد المدن مهما كان حجمها أو طبيعتها ، نتيجة لزيـــادة النفوذ الإقتصادى للمدينة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة .

ويقوم رأس المال بتهيئة الظاهرات العمرانية فى المدينـــــة منـــها المبانى السكنية وغيرها من عناصر بنية المدينة الأخرى منها المستشفيات والمدارس والشوارع والمرافق العامة ... والتى يترتب عليها إنشاء كــــل المتطلبات التى تلزم لمعيشة السكان فى المدينة ومنها التجهيزات الدفاعيـــة فى بعض المدن ، والمواد الأولية اللازمة لقيـــام الصناعـــة . بمفهومـــها الواسع ، ومد شبكات النقل والمواصلات وتهيئة الأيدى العاملة النشطة .



خطة المنظومة الحضرية

شكل (٢)

وطبيعى أن يتوقف وجود هذه الأمور على توفير رأس المال سواء من الطريق العام أو الخاص اللذين يؤديا الى وجود دورة للنقود .

وأيا ما كان النظام السياسى فإن العامل الأساسى فى انشاء المدن وتطورها هو مفهوم الربح وتسعى كل السياسات الى تحقيق الأرباح ، ولكن دونما ما يترتب على الربح وجود كوارث اجتماعية أو تقليل قيمة العمل والأجور أى تحقيق الربح من الأموال المستثمرة فى المدينة مع تحسين للبعد الإجتماعى لهذا الاستثمار . ويعتمد الربح على حجم رأس المال وتزيد قيمته إذا ما أستثمر فى تنمية التقنيات الإنتاجية والتنظيم الصناعى .

وتأتى الأموال – كما قلنا – من الأفراد أو من الدولة . ويمكن تقسيم رأس المال الى رأس مال وطنى ورأس مال أجنبى الذى يصل الى المدينة مباشرة أو الى الدولة من خلال منح أو هبات أو قروض أو استثمارات تهدف الى تحقيق ربحية عالية . وأيا ما كان مصدر الأموال فإن المطلوب هو السيولة النقدية وتحقيق الإنتاجية من الاستثمار . ويختلف الأمر فى الإستثمارات المالية فى المدن عن الريف فالمجتمعات الريفية قد تعيش فى صورة انتاج يرتبط بالاستهلاك الذاتى[٢] مما يؤدى الى تكوين ما

---

[٢] المقصود بالإستهلاك الذاتى autoconsommation هو استهلاك ما ينتج أى يقوم المنتج بتهيئة ما يستهلكه . ويشيع هذا المبدأ فى كثير من المجتمعات الريفية خاصة فى المناطق التى تعتمد على الإقتصاد المعاشى كالزراعة،والصيد والرعى المعاشيين . المعرب .

سماه جورد " الحضارة الخضراء " [٣] التى تنتشر فى غرب أوربا حيث يتم تربية الحيوان من أجل الغذاء أو من أجل توفير المواد الخام لصناعات النسيج الصوفية أو توفير بعض مواد البناء مثل الأخشاب وهو أمر لا يوجد فى المدينة ، وإن وجدت بعض هذه السمات الريفية فى المدن التى تنشأ فى وسط ريفى فإن الاقتصاد هنا اقتصاد تكاملى بين الوسط الريفى والحضرى . وعلى سبيل المثال فى ذلك ما كان موجوداً فى المدن الألمانية من القرن التاسع حتى القرن الثانى عشر حيث كانت المدن فى هذه الفترة تقوم من الناحية الاقتصادية باستغلال الريف بالأسعار التى تفرضها عمليات الاحتكار ، والضرائب ، والارتباطات التجارية ، وما تقوم به النقابات فى المدن . وكان هذا الاستغلال استغلالاً سيئاً أدى الى تدهور الريف أو توجيهه وإشباع المتطلبات الحضرية أو ظهور نمط حضرى يمكن تسميته بالمدن التابعة villes tributaires وهو نظام ظل شائعا حتى الوقت الحاضر فى اقتصاد أوربا الغربية الريفى خاصة فى انجلترا حيث تتشكل العلاقة بين المدينة والقرية بنظام اجتماعى سلطوى ورأسمالى

ولا يتركز رأس المال فى المدن بطريقة الصدفة بل نتيجة لتركز الأنشطة الاقتصادية التى ترتبط بتشجيع دورة رأس المال وزيادته . أما فى الريف فان دور رأس المال لا يزيد عن دورة واحدة سنوية . ولكن الصناعة والتجارة والاعمال الحرة وسرعة تدوير المخزون السلعى وزيادة

---

[٣] نستخدم فى التعريب كلمة الحضارة مكان ما يمكن أن يسمى بالمدنية Civilisation وذلك لإختلاط المدينة والمدنية فى النقاط التى توضح على الحروف وذلك عندما يكون الحديث عن مدنية المدينة . المعرب

القيمة المضافة وزيادة المضاربات المالية فهى أنشطة يترتب عليها الربح وهى أنشطة تتركز فى المدن دون القرى . وهكذا يمكن القول بأن المدينة تضاعف رأس المال وتزيده وتبحث عن مجالات استثمار مما يؤدى الى تطوير حضرى .

ولابد فى هذا الصدد ألا نغفل النتائج العديدة المرتبطة بأصل رأس المال المتاح وبطرق استثماره ومصادره الأولى ولكن هذه النتائج لايمكن إبرازها بشكل محدد وقاطع فرأس المال من زاوية معينة يشبه الكهرباء حيث يصعب فى بيان تعريفاتهما هل هو رأس مال ؟ أم حجم المال المصرح به ؟ أم فاتورة الإتفاق ؟ أم استثمار نقدى ؟ ... لا يتسع المجال الى الاسهاب فى الحديث عن رأس المال فهو موضوع لبحوث كثيرة ومتنوعة فى مجالات أخرى أكثر تخصص .

• ب. العمل :

يشمل العمل معرفة مجموع احتياجات السكان وتنظيم هذه الاحتياجات ومعرفة القدرة الإنتاجية للقوى العاملة وتركيب هذه القوى وخصائصها التى تتشكل وفق العلاقة بين رأس المال والمكان وعمليات تطور ونمو إستثمار رأس المال فى الانشطة الاقتصادية .

وتعتبر دراسة حجم القوى العاملة وتوظيفها أحد المجالات الأساسية لدراسة المدينة . وتسعى إدارة المدينة الى الموازنة بين العمل ورأس المال بما يؤدى الى تحسين الأحوال المعيشية لسكان المدينة وذلك بطرق متعددة ووفق دوافع مختلفة أهمها الدوافع الاجتماعية السياسية . وقد تطرأ على المدينة أشكالاً لا تتم فيها الموازنة خاصة فى الدول سريعة التطور - - ممثلة فى الملاءمة بين حجم الأيدى العاملة المتاحة وإمكانية

توظيف كل العمالة . أما بالنسبة لطبيعة الأوضاع الاجتماعيـــة المهنيـة وتوزيعها فإن ذلك يتدخل مباشرة فى تحديد نمط المدينة الوظيفـــى وفـــى تحديد مستويات المعيشة للسكان الحضريين . وينبغى أن يكون هذا التحديد دقيقاً فى معظم دول العالم خاصة فى مجال إجراءات التعدادات السكانية ، كما يؤدى التحديد الى إنشاء تقسيم للوظائف والمستويات المعيشية بطريقـة تسمح بعقد مقارنات محددة بين مدينة وأخرى وبين دولة وأخرى .

وهناك علاقة مباشرة بين القوى العاملة ، وخصائص الســـكان ، خاصة فى مجال حجم السكان ، والــتركيب الديــــموجرافى ، وأصـــول السكان ، وتحديد دور الهجرة فى نمو السكان مـــن النـــاحيتين الوصفيـــة والكمية . ولابد من معرفة طبيعة القوى العاملة وتضاعفها الى مســـتويات من الأنشطة التى يمارسها سكان المدينة والتى تتوقف على نمط المدينـــة الوظيفى . وهناك علاقات تبادلية وهى علاقات سببية (تربط بين الســبب والنتيجة) أى بين السكان والوظيفة الحضرية . وتظهر هذه العلاقة فـــى صورة محددة هى أن ازدهار المدينة ونشاطها وزيادة حركة السكان فيـــها تؤدى الى جذب أعداد أكبر من السكان من الشباب ، ومن القادرين علـــى العمل . الأمر الذى يؤدى الى تنمية ديموجرافيـــة واقتصاديـــة ســـريعة . وعلى العكس من ذلك فان سكون المدينة وركودها يقلل الى حد كبير مـــن حجم ونوعية الهجرات الوافدة . وتعتمد المدينة بســـكانها علـــى السياســـة الإسكانية أى انشاء المساكن والمبانى الأخرى التى تـــؤدى الـــى انتشـــار فرص عمل متعددة ومن ثم تشجيع الهجرات الوافدة التى يترتب عليها عدم التجانس السكانى فى أحياء المدينة المختلفة وفى الخصائص الإجتماعيـــة للسكان . ومن ناحية أخرى تحتم فرص العمالة فى المدينة ضرورة توفير

رأس المال المستثمر . وبالمثل فإنه لابد من تحسين الأحوال الاجتماعيــة للسكان خاصة فى المدن التى يزيد فيها عدد السكان من غير العاملين مثل كبار السن أى تلك المدن التى تخرج منها الهجرات النازحة للشباب خاصة العاملين منهم .

وهناك إذن نوع من المنافسة بين مجالات تنمية المــوارد الماليــة للمدينة والتى ترتبط بإنشاء فرص العمل للسكان ، وتحسين هذه الفــرص عدداً ونوعية . وقد تؤدى المنافسة فى اجتذاب وتنمية العمالة الى نوع من الصراعات الاجتماعية بين الفئات الوظيفية وتكوين طبقات اجتماعية مهنية لســكان المدينة قد يمتد وجودها الى ظهور هذه الطبقية علــى مســتوى الدولة . ويظهر بعضها فى مجال دولى خاصة بالنسبة للمدن الكبرى التـى تتفاعل مع نظيراتها فى الدول أخرى ، وهنا يتحــدد الوضــع السياســى والدور الذى تقوم به المدينة الكبرى ليس فقط بالنسبة لإقليمــها المباشــر ولكن بالنسبة لمجموع الدولة وهى الوظيفة السياسية للمدينة ويبـــدو مــن الضرورى فى هذا الصدد تحديد دقيق لمفهوم كلمة السياســة politique وهو تعبير يشيع استخدامه فى عدد من المجالات . ولكن الموضوع الـذى نتعرض فيه لمفهوم السياسة هو "مجموعة الظروف التي تؤثر على نشـأة المدن وتطورها" . والمدينة ليست فرداً أو شخصاً واحداً ولكنها مجموعـة من السكان تتصف فى معظم الأحيان بعدم التجانس . كما أن المدينة ليست كائناً منعزلاً أو مستقلاً ولكنها مجموعة من العلاقات التبادلية بين المدينــة وكل العالم الخارجى . ومن هنا فإن تطور المدينة يعتمد على عــدد مــن القوى بعضها داخلية وبعضها خارجية وتختلف طبيعة هذه القوى وتعقداتها من زمن لآخر وتتغير أهميتها تغييراً فجائياً أو تطورياً والمطلوب معرفـة

استمرار هذه القوى فى التأثير على المدينة وعلى مـــاذا تتوقــف فاعليـــة بعضها .

وبالنسبة للقوى الداخلية التى تؤثر فى المدينـــة نجــد أن الفئـــات الاجتماعية مختلفة ومتعددة ومتراتبة فتبدأ من طبقة العمال وتنتـــهى الـــى طبقات أعلى من المجتمع فى ثرواتها وفى قدرتها الإدارية وفى المعرفـــة بالأساليب التقنية فى الإنتاج . ولا يكون هذا الاختلاف موجوداً بين دولـــة وأخرى ولكن وفق النظام السياسى الذى تتبعه الدولـــة ووفــق التعقــدات العرقية للسكان أو فى الإنتماء لحزب سياسى . والمقصود بـــهذا هــو أن هناك اختلافاً فى مستويات معيشة سكان المدينة وهناك اهتمامات متباينـــة لكل فئة من الفئات الاجتماعية وينطبق هذا على كثير من دول العالم حسب النظام السياسى للدولة . وقد يؤدى بعضها الى عدم التوافق الاجتماعى بين السكان قد يصل فى بعض الأحيان " بصراع الطبقات " كما يحدده النظـــام الماركسى . وتتميز المدن بأن هناك عزلاً سكانياً حضريـــاً Ségrégation يعتمد على عدم المساواة فى التجهيزات الأساسية المهيأة للسكان مما يؤدى الى عدم التجانس على المستويين الاقتصادى والاجتماعى .

ويزيد الموقف تعقيداً وفق الادارة المحلية فى المدن ففـــى الـــدول الديموقراطية تعتمد الادارة على الانتخاب المباشر للإداريين الذين يختلفون اختلافاً واسعاً أحياناً بين الانتماءات السياسية الحزبية . ومن هنـــا يمكــن الحديث عن سلطة حضرية محلية على عدد من السكان . وترتبط الســلطة المحلية بالسلطة القومية – أو لا ترتبط فى بعض الأحيان – وتؤثر السلطة المحلية على نمط الحياة الحضرية وفق مستويات عديدة أهمها المســـتوى التشريعى والمستوى المالى وتسمى هذه المســتويات بــالتخطيط القومـــى

للدولة الذى يؤثر على تحديد التنظيمات التخطيطية الحضرية . والمطلوب توفيرها لإنشاء البنية الأساسية والتجهيزات الحضرية أو بقرارات محلية تتعلق بالاكتتاب المالى لإنشاء مؤسسة معينة مثل جامعة أو بناء مصنع كبير أو تسهيل عملية الإقراض الإنتاجي . ويختلف دور هذه القرارات الإدارية من دولة لأخرى سواء فى البلدان المتقدمة أو النامية ، ولكنها تؤثر فى كل الحالات على التنمية الحضرية سواء على المستوى المحلى أو الإقليمى أو القومى ووفق دور المؤسسات السيادية العامة التى يدرك الإداريون أهميتها ودورها .

وينبغى أن نذكر فى هذا المجال أهمية المبادرات الفردية التى توضع فى سياق يختلف من مدينة لأخرى وحسب ثراء المدينة أو فقرها ويعتمد الأمر على تشكيل الظروف التى تنمو فى إطارها المدينة ووفق قرارات فردية أو جماعية قد تكون سريعة التطبيق أو مستمرة الأثر على التنمية الحضرية وقد يترتب على هذه القرارات آثار مهمة منها : التوجيه السكانى المكانى أى قد يؤدى الأمر الى هجرة نازحة أو وافدة كما تمتد هذه الآثار الى الأبعاد المالية والاجتماعية لسكان المدينة .

هذا بالنسبة للقوى الداخلية وأثرها على التنمية الحضرية أما بالنسبة للخارج فيمكن القول أن هناك شركات ضخمة متعددة الجنسيات يؤدى عملها الى تغييرات اقتصادية وقد تمتد الى تغيرات شركات ضخمة متعددة الجنسيات يؤدى عملها الى تغيرات اقتصادية وقد تمتد الى تغيرات ايديولوجية على سكان الدولة . ولكنها تتفق دائما رغم اختلاف الهدف فى أن هذه الشركات العالمية تبغى السلطة والسيطرة . ومن ثم فإن التغيرات

التى تطرأ على المدينة ليس بسبب قرارات قومية ولكن بقرارات قد تكون عالمية كما أنها فى حالات أكثر قرارات خارجية غير قومية (أو وطنية)

وتنعكس القرارات السياسية على السكان فى كل المظاهر الحضرية فى المدى القصير ، وفى اطار التنمية بكل أبعادها على المدى الطويل فى صورة مبادرات تنظيمية تتحكم فى المدينة ويعتبر بعضها قوة داخلية تؤثر فى تحديد نمط المدينة أو قوة خارجية تؤثر على الحياة فيها . وتظهر نتائج القرارات فى صور مختلفة فمنها ما يعتبر دافعا لحركة المدينة وديناميتها بما يضمن لها سيطرة ونشاطاً حضارياً كبيراً . ومنها ما يعتبر قراراً فردياً أو اجتماعياً . يؤثر على أنشطة السكان وعلى الإستثمارات المالية .

ونخلص من هذا العرض الى أن رأس المال والعمل هم المكونان الرئيسيان للمنظومة الحضرية وهما المحركان لهذه المنظومة بطريقة منطقية وجيدة . ويأخذ المخططون الحضريون فى اعتبارهم أهمية رأس المال والعمل فى التنظيم المكانى للمدينة ويمكن إبراز النماذج الحضرية واقتراح الحلول العملية لكل مشاكل التخطيط العمرانى . وقد تؤدى هذه المقترحات الى إنشاء مدينة جديدة بأكملها ترتبط فيها مكونات المنظومة الحضرية بطريقة إختيارية وليس فيه حتميات ولا إجبار على الالتزام بحل معين . ويساعد مكونا المنظومة الحضرية الرئيسية (رأس المال والعمل) فى اتخاذ القرار السياسى وانعكاساته على سكان المدينة ويختلف أثرها على الأفراد والجماعات فبعضها قرارات عامة تطبق على كل السكان وبعضها خاصة تطبق على مجموعة معينة من الأفراد ويرتبط هذا التطبيق العام والخاص على سلوك السكان أو المنظومة السلوكية

Behavioural system . والفرد فى إطار هذه المنظومة يعتبر منظومة فرعية يعتمد على الاتجاهات الفردية وعلى المعتقدات الدينية وعلى القيم الاجتماعية وعلى الصور الذهنية ... الخ . التى يتخذها الفرد بطريقة مستقلة . وقد يؤدى الأمر الى صراعات ومنازعات بين الأفراد الذين تتشكل منهم المنظومة الفرعية ، كما يؤدى الى تكامل وتفاعل بناء بين مكونات المنظومة .

وينبغى أن نؤكد على أن العلاقات الفردية فى العصر الحاضر تتأثر بنوع من التوتر النفسى فى المجتمع الحضرى خاصة بالنسبة لمشاكل الحياة اليومية . ومن هنا فإن دراسة المنظومة الحضرية لابد أن يتدخل فيها علماء النفس وعلماء الاجتماع النفسى بل قد يلعب هؤلاء دوراً مهماً فى إبراز أهمية مكونات المنظومة التى لاتظهر إلا من خلال دراساتهم مثل المتطلبات العقلية والحركية وعلاقاتها بالبيئة الحضرية وقياس سلوك السكان وفق معطيات هذه البيئة . ويتضح من هذا المقياس معرفة العلاقات الفردية الخاصة فى سكان المدينة وموقفهم من البيئة الحضرية وتجاوبهم مع النواحى الاجابية فى البيئة ، أو يقفون منها موقفاً سلبياً . ويترتب على هذه المواقف معرفة مدى تكيف الإنسان مع البيئة الحضرية ، ومدى إمكانية التغيير والتعديل فى البيئة ويمكن دراسة كل هذه الأمور على مستوى فردى لا جماعى .

وقد اتجه الجغرافيون فى دراستهم للمدن اتجاهاً حديثاً نحو الأساليب السلوكية فى الدراسة وقد تتابعت الدراسات فى هذه المجالات بعد دراسة كيفن لانش Kevin Lynch فى ١٩٦٠ خاصة ما يتعلق بدراسة رؤية الفرد للعالم الخارجى وموقف هذه الرؤية من رؤية الآخرين من

خلال أسلوب الخريطة الذهنية Les cartes mentales مثلما فعل جولد فى عام ١٩٦٦ ومن خلال أساليب أخرى منها قياس رؤية الأفراد حسب النشاط الاقتصادى وهناك فى المقابل جغرافيون آخرون يهملون هذه الأمور بل يهاجمون هذا الأسلوب المنهجى .

حركة المنظومة الحضرية (الدينامية)

لابد من دراسة دور كل مكون من مكونات المنظومة الحضرية ولكن الدراسة التى تعتمد على بيان دور مكوّن بمكوّن آخر بطريقة تتابعية لا يمكن فهمهما أو فهم دورها فى حركة المنظومة . ومن هنا لابد من دراسة العلاقة بين كل المكونات Interrelation فى ضوء اعتبار أن كل مكون هو منظومة فرعية يخضع للعلاقات بين المنظومات الفرعية الأخرى بطريقة رأسية وأفقية ولنأخذ مثالاً على ذلك : يلعب رأس المال دوراً هاماً فى داخل المدينة سواء فى تلك المؤسسات الانتاجية أو البنوك أو الأفراد ... ولكن هذا الدور على العكس يلعب دوراً أكثر أهمية بتوجيه الاستثمارات نحو خارج المدينة أو يكون الدور مزدوجاً فى الداخل وفى الخارج . ومن هنا فإن منظومة رأس المال هى خطوة فى العلاقات بين المكونات الأخرى وتنتهى الى منظومة مكانية وهى " المدينة " . ومن هنا فلا ندرس منظومة رأس المال فى ذاتها ، ولكن ندرس التفاعل بينها وبين المنظومات الفرعية الأخرى التى تشملها المنظومة الحضرية الكاملة . ومن ناحية أخرى فإن العلاقات الخاصة بمكون رأس مال مدينة ما يشمل دراسة دورة وسلوك رأس المال فى ذاته ، ولابد من أن نوضح

أيضا أن العمل ودور رأس المال فى تشكيله ليس هو بالتحديد هدف دراسة جغرافية المدن ولكن دراسة أصل رأس المال وتدفقاته وآثاره على العمل كمكون آخر فى المنظومة الحضرية ولا يمكن إهمال هذه الأمور فى الدراسة .

لاشك أن دراسة حركة المنظومة الحضرية بهذه الطريقة تخرج – ولو جزئيا – عن اهتمامات الجغرافيا بل تدخل مباشرة فى دراسة المالية العامة ودراسة الاقتصاد الكمى ، أو فى تخصصات أخرى تهتم بدراسة مكونات المنظومة أكثر من اهتمام الجغرافيين . ولكن المطلوب هو معرفة مكان كل عنصر من عناصر المدينة والنتائج العملية للتفاعلات بين منظومة فرعية وأخرى ومعرفة كل الارتباطات الممكنة بين هذه العناصر وهى أمور تقع فى مقدمة اهتمام الجغرافيا فلابد فى هذا المجال أن نعرف كل الارتباطات بين العمل ورأس المال والسياسة وهى أمور لا يمكن فصلها أو مناقشتها بطريقة منفردة لكل من هذه العناصر الثلاثة ويتضح من دراسة الجغرافيا أن الارتباط مثلا بين السياسة ورأس المال نتيجته هو مدينة جديدة . كما أن معرفة العلاقة بين أصل رأس المال ومجالات استثماره واختلافه من نظام اشتراكى أو نظام رأسمالى تبدو مهمة فى جغرافية الحضر . ونتيجة لذلك لابد أن نعرف أن هناك علاقات اقتصادية ، واجتماعية ، ومكانية لابد من معرفتها . كما لابد من أن نعرف توزيع مكونات المنظومة فى البيئة أى ما نسميه فى الجغرافيا نمط استغلال الأرض . ومن ناحية أخرى نلاحظ أن الارتباط بين رأس المال والعمل يؤدى الى معرفة الأنشطة الانتاجية والاستهلاك من ممارستها ويلعب فيه الحرفى والصانع دوراً رئيسياً فى المنظومة . وتتدخل السياسة

	T	C	P	E
T		○	+	□
C	×		+	□
P	×	○		□
E	×	○	+	

ارتباطات عناصر المنظومة الحضرية

العمل : T
رأس المال : C
السياسة : P
المكان : E

الاستهلاك T + C
الانتاج C + T
تنظيم الانتاج T + P / P + T
استخدام الأرض T + E
تنظيم المجال الحضري C + P
استخدام الأرض الكثيف C + E
استخدام الأرض السيادي P + E

شكل (٤)

فى هذا المجال كمكون رئيسى بطرق مختلفة فالمدينة ليست كائناً محايداً ، ولكن لها سلوك تعتمد عليه فى حياتها وفى تطورها وفى قدرتها الإنتاجية وفى إدارتها والتفاعل بين كل هذه العناصر مما يسمح لتسميته بالسلطة الحضرية Le pouvoir urbain التى تنظم العلاقة بين المدينة وبيئتها . من ناحية أخرى نجد أن السلوك السكانى يختلف بين فرد لآخر وفقاً لعناصر أخرى منها الحياة فى أحياء المدينة والتى تختلف بالطبع من حى لآخر ، ودور التنظيمات النقابية ، ودور الاهتمامات الطبقية... الخ وذلك وفق أسباب بعضها داخلى والآخر خارجى أو قد يجمع بين الاثنين وإذا كانت هناك مواقف فردية فهناك أيضاً مواقف جماعية تتعلق بكل الأمور التى ذكرناها .

وقد حاولنا فى هذا العرض محاولة رسم خطة الحركة المنظومة الحضرية . ومع هذه العناصر المختلفة ومعرفة مكونات المدينة نلاحظ أن هناك عدة تعريفات للمدينة فمنها ما ينظر لها بإعتبارها هيكلاً من الأحجار والطوب والخرسانة كما أنها مكان يمارس فيه الإنسان نشاطه بطرق متعددة حتى يصعب حصرها ، والمدينة هى القدرة على تركيز ، ومضاعفة الأمكانات الاقتصادية والموارد ، وهى أيضا مكان للصراعات الاجتماعية وللتطور والتقدم ، وشكل حضارى مميز ...

وتنتهى هذه الدراسة الى التأكيد على أهمية معرفة أن المنظومة الحضرية تتغير فى المكان كما تتغير فى الزمان فينبغى لتوضيح ذلك الاهتمام بالعلاقة بين المدينة وبيئتها والعلاقات بين كل مكونات المدينة بما يسمح باستخدام تعبير الشبكات Les reseaux . وتعمد المدينة الى تغيير فى وزن كل مكون بالنسبة الى مكونات أخرى وكذلك داخل المنظومة .

ومع هذا التغير نلاحظ أن هناك تغيرات فى خطة المنظومة يمكن تسميتها بالخطة الزمنية Schéma temporel وهى محور الدراسة الجغرافية للمدن .

ويتضح مما سبق أن الدراسة الجغرافية للمجال الحضرى تتكون من عناصر تطورية متتابعة تقع فى المكان وتتصل بالعمل أى بالسكان واحتياجاتهم وأنشطتهم وتنظيم حركة المدن والسلطة الحضرية وعلاقتها بالبيئة .

....

الفصل الثالث
وظائـــف المـــدن

- مقدمة
- أولاً : التحليل التقليدى لوظائف المدن .
- ثانيــاً : وظائف الإثراء والغنى .
- ثالثــاً : وظائف المسئولية .
- رابعاً : وظائف الابتكار والانتشار .
- خامساً : صعوبات دراسة الوظائف .
- سادساً : الارتباطات بين الوظائف الحضرية .
- سابعاً : الأهمية النسبية للوظائف .

***

الفصل الثالث : وظائف المدن

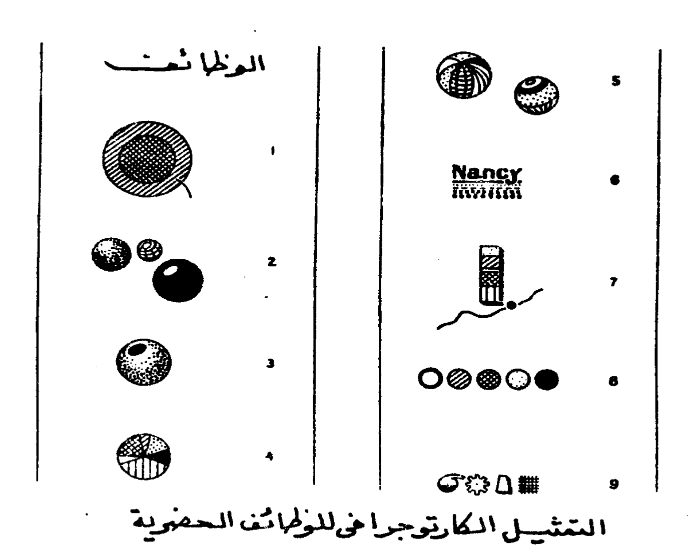
مقدمة :

تشير نتائج الدراسة فى الفصل السابق الـى وظـائف المنظومـة الحضرية.ويتضح مما سبق أن المدينة تلعب دوراً ثلاثى الأبعاد • ورغـم أن هذه الأبعاد مختلفة ومتغايرة فهى أبعاد متكاملة وترتبط بينها علاقـات قوية . المدينة من الناحية الأولى نقطة التقاء Carrefour أى نقطة تلتقى فيها مكونات المنظومة الحضرية التى أشرنا اليها . والمدينة مـن ناحيـة ثانية جوهر entité فهى المكان الذى يعيش فيه السكان والذين يمارسـون فيه أنشطتهم بطريقة منظمة . والمدينة من ناحية ثالثة وسيطmediatrice بين البيئة الطبيعية والمجتمع البشرى وهى وسيط بين عنـاصر المظـهر الحضرى فى المدينة والعالم الخارجى .

ويتضح من هذا أن الأبعاد الثلاثة لوظائف المدينة تبدو مترابطـة ولا يمكن الفصل بينها . وسوف نحاول فى هذا الفصل إبراز التعقد الـذى يشمل العلاقات المنظومية فى الوسط الحضرى .

أولاً : التحليل التقليدى لوظائف المدن :

حتى يمكن تقييم دور المدينة كنقطـة لتركـيز القـوى المختلفـة والإمكانات الخاصة بها نجد أنه من الضرورى إعداد قائمة بالوظائف التى تمارسها المدينة . ويتضح فى البداية أن كل مدينة تقوم بأداء دور معين



التمثيل الكارتوجرافي للوظائف الحضرية

(1) سكان المدينة الكبرى (المجمعة الحضرية) .
(2، 3) الكرات البيانية النسبية .
(4) الدوائر المقسمة (السكان - القطاعات الوظيفية - الأنشطة الاقتصادية
(5) الكرات البيانية المقسمة (مثل الدوائر)
(6 - 9) تصنيفات وظيفية بوسائل مختلفة .

شكل (٥)

تشبع فيه سلسلة من الضرورات اللازمة لحياة السكان.ويعتمد نمو المـــدن وتطورها على قدرتها على أداء الدور الذى أقيمت من أجله . وحسب هذه القدرة يمكن أن نميز بين فترات نمو وإزدهار وأخـــرى ركــود وذبــول تعيشها المدينة . وينتج من معيشة هذه الفترات الشكل العام للمدينة . فعلى سبيل المثال هناك مدن نشأت لتؤدى وظيفة دفاعيـــة مـــن خـــلال قـــلاع عسكرية ثم تحولت هذه المدينة الى نقطة عبور تجارية . فــــهذا التحــول يؤدى الى زيادة حركة النقل والتبادل التجارى فتصبـــح المدينـــة إذاً ذات وظيفة تجارية ، ولكن الوظيفة الدفاعية تحمى التجارة والطرق التى تنتقـل عبرها السلع والأفراد.وهكذا تطورت المدينة لتصبح نقطة إلتقاء للتبـادلات التجارية . ويهب كثير من المؤلفات فى دراسة وصفية لقائمـــة الوظـــائف التى تؤديها المدينة دون البحث فى التفاعلات بين هذه الوظائف .

وهناك تصنيفات أخرى تعتمد على إبراز مجموعة وفئات الأنشطة مرتبة حسب التعريف الحالى للمدينة . ويفضل كثير مـــن الاقتصـــاديون الاعتماد على هذا التصنيف كما يفعل الجغرافيون الذين يعمدون الى ابراز أهمية الأنشطة الثانية (الصناعة) وأهمية الأنشـــطة الثالثـــة (التجـــارة والخدمات)[1] وينتج من الدراسات التى تعرض وظـــائف المـــدن علـــى الأسس التى أشرنا إليها تحديد وظائف معينة للمدن فنقول أن هناك المدينـــة الصناعية وتوجد فيها خدمات ذات دور أقل أهمية والعكس يمكن أن يحدث أى تصبح المدينة مكاناً لممارسة الأنشطة الثالثة وتأتى الصناعة فـــى دور لاحق . الحقيقة أن التصنيف الوظيفى يبدو مناسباً فى دراسة دور المدينـــة

[1] تصنيف كلارك للأنشطة الى أولية ، وثانية وثالثة معروفة لكل الجغرافيين وهى موجودة فى كل الجغرافيا الاقتصادية . المعرب .

خاصة إذا كان هذا التصنيف معتمداً على الإحصاءات الخاصة بالأنشطة التى يمارسها السكان وهى مصدر لدراسة وظائف المدن فى كل دول العالم .

وهناك تصنيف أخر يبدو أنه تصنيف لا تتوفر له كفاءة إبراز دور المدن خاصة فى الدراسات الحديثة التى تعتمد على التركيز على العلاقة بين مجموع الوظائف الثانوية ومجموع الوظائف الثالثة والتمييز والمقابلة بين كل نوع من الأنشطة فى كل من القطاعين . وهناك دراسات فى الولايات المتحدة تبدو أكثر أهمية وتؤدى الى نتائج أفضل من التمييز بين الأنشطة الثالثة والثانية تلك هى التمييز بين " أصحاب الياقات البيضاء وأصحاب الياقات الزرقاء " ويقلل من أهمية التصنيف الوظيفى على أساس الأنشطة أنها تعتمد على المقارنات بين دولة وأخرى خاصة إذا كانت الفئات الوظيفية وتقسيماتها تختلف من دولة لأخرى،ففى فرنسا مثلاً تعتبر الوظيفة التقنية ضمن الأنشطة الثالثة ولكنها تعتبر نشاطاً ثانياً فى معظم بلدان العالم .

وسواء اعتمدت الدراسة على التصنيف الأول والتصنيف الثانى نجد أن هناك صعوبة فى التمييز بين فترات النمو والازدهار الحضرى التى يختلف تعريفها فى الوقت الحالى . خاصة مع الخلط فى تفسير كلمة " زيادة croissance " تأتى مرادفة لكلمة التنمية Devéloppement وفى مراتب أخرى تقابل الزيادة السكانية التى تعرف باعتبارها تراكم الكائنات البشرية سواء كانت الزيادة عبئاً على المدينة أو منشطاً لها ودافعاً لتطورها . وقد يؤدى التراكم السكانى الى نتائج مختلفة على المدينة فزيادة السكان فى كلكتا معناه زيادة سكان الأرصفة فى الشوارع وكذلك فى

المناطق الجافة فى شمال شرق البرازيل أو فى المناطق غير المتطــــورة مثل جنوب ايطاليا .

وإذا كان هناك تراكم سكانى فى المدن فقد يأتى نتيجة للهجرة مــن الريف الى المدن التى تشكل عبئاً على المدن وإفقاراً للريف.وقد تشمل هذه الهجرات حركة سكانية تصل الى الآلاف أو مئات الآلاف من الأشخاص . ومهما كان حجم الهجرة فإنها فى كل الحالات معوقاً لنمو المدن .

وعلى أية حال فإن التصنيفات الخاصة بوظائف المدن لابـــد وأن تتسم بالمرونة من ناحية وبالشمولية من ناحية أخرى ويمكن التمييز فــــى هذه التصنيفات بين الوظائف الأصلية التى نشـــأت المدينـــة مـــن أجلـــها والوظائف التى استجدت وأعطت شكلاً عمرانياً هو ما نلاحظه فى الفــترة الحالية،وكذلك بيان أهمية كل وظيفة مقارنة بالوظـــائف الأخــرى التـــى تمارسها المدينة.والمقارنة بين الوظيفة التى تشبع حاجة سكان المدينة وتلك التى تخدم سكان الإقليم • ومن هنا يمكن تمييز ثلاثة أنواع من الوظائف : وظائف الإثراء والغنى ووظائف الابتكار والانتشار ووظائف المســئولية . ولابد من الإشارة الى أن هذه المجموعات الوظيفية رغم تمايزهـــا فـــهى مرتبطة ببعضها فى دور تكاملى كما أشرنا فى موضع آخر من الكتاب .

ثانيا : وظائف الإثراء والغنى :

تعتمد الوظائف الحضرية التى يترتب عليها زيادة فـــى التدفقـــات المالية وإثراء رأس مال المدينة هى الوظائف الأساسية فى نمـــو المـــدن وتطورها . وتزيد أهمية هذه الوظائف باعتبارها وظائف تراكمية ولكنـــها

قد تؤدى الى أثر عكسى على نمو المدن . فكما تؤدى هذه الوظائف الـــى زيادة الموارد المالية وإتاحتها فإنها قد تبدو عكسية إذا كـــان العـــائد مـــن استثمار الأموال يذهب الى خارج المدينة.ولكن تراكم رأس المال يرتبـــط ارتباطاً تاماً بإثراء السكان الحضريين من ناحية،والى زيادة غنى الدولـــة من ناحية أخرى . وتزيد أهمية هذه الوظائف إذا كانت مرتبطـــة بزيـــادة تدفقات السلع والأشخاص وهى تشـــمل الوظيفـــة الصناعيـــة والتجاريـــة والسياحية والمالية والسكنية .

١. الوظيفة الصناعية :

الصناعة هى المحرك الأول للتنمية الحضرية الحديثة ســـواء مـــا يتعلق بنمو المدينة ذاتها أو بالإقليم المجاور لها . وليست المزايـــا التـــى تؤدى اليها الصناعة هى زيادة الأموال فقط ولكنها طريق يؤدى الى تنميـة الموارد الإقليمية عن طريق تصنيعها واعادة توزيعـــها بعـــد التصنيـــع . والصناعة من ناحية أخرى نشاط يجتذب الأيدى العاملة من المدينة ومـــن إقليمها ومن ثم فإنها تساعد على تحقيق العدالة فى توزيـــع الأمـــوال أى رواتب العاملين فى الصناعة . المدينة إذاً يمكن تعريفها باعتبارها البـؤرة التى تتحول فيها المواد الخام الى سلع مصنعة والتى تزيد فيـــها فـــرص العمالة ويزيد فيها تراكم الأموال وتزيد فيها القيمة المضافـــة للاســـتثمار الصناعى . ويتوقف المجال الصناعى للمدينة - خاصة فى مـــدن الـــدول المتقدمة - على المسافة الطويلة التى تقطعها المواد الخـــام لتصـــل الـــى المدينة والمساحة التى تتوزع فيها المنتجات المصنعة .

وتؤدى الصناعة الحضرية الى تقليل معدلات البطالة وإزادة القوى الشرائية للسكان .وهناك نتيجة أخرى للصناعة خاصة فى المدن السكنية التى تستجلب فيها الأيدى العاملة الصناعية والتى تنشأ فيها المصانع . وهكذا فإن الصناعة تثرى المدينة على المستوى المحلى ، ومن ثم تعتبر المدينة الصناعية سوقاً للمتطلبات اللازمة للسكان،ولتوزيع المواد الغذائية، وزيادة الإنفاق المالى على الأنشطة الترفيهية فى المدن السياحية القريبة . وتؤدى ممارسة المدينة الصناعية لوظيفتها لزيادة أعداد الوسطاء الذين يتخصصون فى توزيع المنتجات وفى توفير المتطلبات اليومية للسكان .

ويزيد الارتباط بين الصناعة والتحضر فى الدول النامية : ففى الولايات المتحدة وأوربا الغربية كان معدل الارتباط بين الصناعة والتحضر فى عام ١٨٩١ يصل الى ٠,٨٤ أما فى الدول النامية وبين عامى ١٩٤٦ - ١٩٥١ كان هذا المعدل يصل الى ٠,٨ أما فى البلدان المتقدمة ففى نفس الفترة انخفض المعدل الى ٠,٣٩٥[٢] ورغم اختلاف هذه المعادلات فلابد من التأكد على أن الصناعة قادرة على إنشاء المدن وأن هناك الكثير من المستوطنات العمالية ارتبطت بالصناعة وتطورها ونمت هذه المستوطنات الى مدن حقيقية فمن الملاحظ مثلاً أن حقول الفحم فى أوروبا وفى نهاية القرن الثامن عشر كان الإرتباط فيها بين الصناعة والحضر مناظراً للارتباط فى الدول النامية فى الوقت الحاضر مثل الهند . وينطبق الأمر نفسه على الاتحاد السوفيتى (سابقاً) حتى الستينات من القرن العشرين . وأدت الصناعة فى القرن التاسع عشر الى إحداث إنفجار

---

[٢] الأرقام هى نتيجة معامل الإرتباط الإحصائى وهو معروف فى كل الكتب المتخصصة .

حضرى فى المدن التقليدية وفى المدن القديمة مما أدى الى إنشاء المجمعات الحضرية وذلك تبعاً لزيادة حركة السلع وزيادة الإنتاج فى هذه المدن . وقد أدى زيادة الاستثمارات المالية فى الصناعة وزيادة الضرائب المفروضة على الإنتاج الصناعى الى زيادة ونمو فى صناعة البناء والتشييد (إنشاء المصانع والمساكن) وهذا ما يؤكد أهمية الصناعة بالنسبة للمدن .

وتؤدى الوظيفة الصناعية سواء بقدرتها على تهيئة المتطلبات السكانية ، أو زيادة فرص العمل ، أو بزيادة تراكم رأس المال ، الى نمو الوظيفة التجارية للمدن،حيث تؤدى الصناعة الى زيادة عدد المستهلكين سواء من العاملين بالصناعة أو بغيرها وسواء فى المدينة ذاتها أو فى إقليمها المجاور .

٢. الوظيفة التجارية :

التجارة هى الوظيفة الأساسية للمدن فقد أدت الى نشأة المدن فى الأقاليم ذات الحضارات القديمة والى تطور المدن وتنميتها فى هذه الأقاليم وفى غيرها .. والسبب فى ذلك هو أن التراكم المالى فى المدن يرتبط بنشاط التبادل التجارى وهو سمة أساسية فى المدن المعاصرة .

وتتعدد مظاهر الوظيفة التجارية فى المدن من عدة زوايا : فالمدينة نقطة تتجمع فيها المنتجات لتوزيعها أو لاستهلاكها (المنتجات الزراعية والمواد الخام) والمدينة مكان لإعادة توزيع المنتجات أو لإدخال تعديلات صناعية عليها . وأياً ما كان دور المدينة التجارى فإن هناك تيارين من المشتريين للصناعات الحضرية أولهما المشترون من الإقليم

المجاور للمدينة أو البائعون لمنتجاتهم الإقليمية فى أسواق المدينة وثانيهما أن هناك تجار الجملة أو موزعى المنتجات الحضرية فى الوسط الريفى وتجميع الفائض من المنتجات الريفية . وهكذا فإن هذين التيارين يحددان أهمية الوظيفة التجارية فى المدينة . وللمدينة دور آخر فى توزيع المنتجات التى تفد من الأقاليم البعيدة والتى توزع فى إقليم المدينة القريب ، أو فى المراكز الحضرية الأصغر التى تقوم أيضا باعادة توزيع المنتجات ، أو فى أماكن بعيدة عن طريق الوسطاء التجاريين .

ومهما كان شكل التجارة الحضرية فإنها تسعى دائما الى إزادة الربح ومن ثم الى زيادة تراكم رأس المال فى المدن أو لفئة معينة من السكان الذين يمارسون التجارة ويؤدى الأمر الى زيادة السيولة النقدية وإتاحتها .

وهناك كثير من المدن ارتبطت فى نشأتها وتطورها بزيادة التبادل التجارى ونشاط دور التجار ومن هذه المدن التى ولدت عن طريق التجارة مدينة لاهانس La Hanse التى ربطت فى القرن الخامس عشر بين ١٦٠ مدينة فى شمال وشرق أوربا . أما فى الدول النامية فهناك أمثلة واضحة لم تقتصر التجارة على نموها بل بعوامل تتصل بالتبادل التجارى منها الآثار الاقتصادية والاجتماعية والسلوكية لسكان هذه المدن وتشمل تلك معظم المدن الكبرى فى العالم الثالث .

٣. الوظيفة السياحية :

ترتبط الوظيفة السياحية بالنمو والازدهار فى الوظيفتين الصناعية والتجارية وتزيد أهميتها إذا ما توفرت مظاهر الجذب السياحى مثل

المظهر البيئى Paysage ، والمناخ ، والآثار ، والرياضـــة ...... أو إذا توفرت مظاهر صناعية ســياحية مثل الإنزلاق علـــى الجليـد وســباق الســيارات ... أو بنشاط تجارى ســياحى مثل بيـــع التذاكــر أو تــأجير المساكن ... وهكذا يمكن تصنيف السياحة كصناعة أو كخدمـــات ولكنـــها تؤدى فى كل الحالات إلى إنشاء فرص للعمل وجـــذب لحركـــة الســكان ومصدر إنتاجى للأموال . ويؤدى بالمدينة ذات نشاط سياحى الى إثـــراء وغنى لسكانها .

ويمكن أن نسوق كأمثلة على هذه الوظيفـــة محطـــات رياضـــات الشتاء فى جبال الألب الفرنسية التى تنشئ مدناً فى مواقع بكر لم يكن مـــن الممكن استغلالها إلا بطريق التنشيط السياحى والتى أدت الى تطور فـــى غنى هذه المحطات وفى إثراء الأقاليم المحيطة بها فهى تضم مـــن ٤٠ % الى ٦٠ % من فرص العمل فى الأقاليم الذى يصل محيطه الى ٣٠ كـــم حول المحطة السياحية ويستهلك الســـائحون حوالـــى نصـــف المنتجـــات الرئيسية فى منطقة يصل محيطها الى ٥٠ كم . وهكذا نشـــطت الســـياحة ومعها المستوطنات المنتجة للغذاء وتجئ الأموال التى تتراكم فى المحطات السياحية من السائحين الأجانب أى من مصدر ليس محلياً ولا وطنياً .

وهناك الكثير من مظاهر الركود والتدهور فى النشاط الســـياحى للمدن فى فترات معينة مثلما حدث فى الهبوط فى الدخل الســـياحى فـــى مدينة نيس عام ١٨٠٢ الى ٣٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسى وزاد الدخل فى هـــذه السنة من الصيد وصناعة العطور الى ضعف ما أنتجته الســـياحة وزادت الى ثلاثة أضعاف من المنتجات الجلدية وســـتة أضعـــاف مـــن صناعـــة النسيج .

٤. الوظيفة المالية :

وهى إحـــدى وظائـــف الإثراء والغنى للمدن وليـــس الهدف من ممارسة هذه الوظيفة هو تراكم كميات من النقود أو ممارسة التحويـــلات النقدية أو استغلال السلع المادية ولكنها وظيفة تسعى الى تركيز وزيـــادة الموارد . ويمكن أن تكون المدينة مركزاً للمنشآت البنكية أو المؤسســـات المالية التى تجمع الموارد النقدية من المدينة أو من إقليمها وتتيح الفرصـــة للمزيد من الإستثمارات أو مزيد من التحسينات فى التجهيزات الحضرية ٠ فالوظيفة المالية إذن هى مضاعفة الأموال وزيادة إتاحة المتطلبات السكانية مما يؤدى الى تنشيط المدينة وازدهارها حتى يصل الأمـــر الـــى زيـــادة إمكانية التوسع المكانى للمدينة خاصة إذا كانت الأموال المستثمرة تأتى من خارج المدينة . والحقيقة أن الدراسة المالية المتخصصة ليست مـــن بيـــن اهتمامات الجغرافيين ولكن الدراسة تشمل نتائج الإستثمار النقدى وتكـــون نتائجها فى المدينة عبارة عن مظاهر حضرية مما يسمح بتســمية بعـــض المدن بالمراكز البنكية Le centre bancaire كما أن الجغرافيا تـــهتم بأثر الوظيفة المالية على التطور الصناعى والتجارى والسياحى فإن مجرد زيارة الى مصيف ساحلى أو محطة جبلية نجد فيها من المنشآت ما يســمح بالقول بأنه هناك دوراً مهما للنشاط المالى . والوظيفة المالية تؤدى مـــن ناحية أخرى الى تركيز السكان الدائمين والمؤقتين فى مستوطنات لم تكـــن لها أهمية فى الفترة السابقة فى معظم دول العالم .

٥. الوظيفة السكنية :

تتطور الوظيفة السكنية بتطور الوظائف التى ذكرناها خاصـــة إذا كان الاستيطان يرتبط بنشاط إنتاجى مثل المساكن والفنادق التى تتضـاعف أعدادها وأهميتها مع النشاط التجارى وزيادة مساحة المنطقة التـــى يـــأتى منها الوافدون ويترتب على ذلك زيادة فى الخدمات وفى النشـــاط الحرفى (مثل خدمات الإسكان والمطاعم ...) .

ولكن لابد من الإشارة الى أهمية الجـــانب الاقتصـــادى للوظيفـــة السكنية حيث أنها تهيئ فرص عمل متزايدة فى مجـــال البنـــاء للمســـاكن وللتجهيزات الحضرية وتزيد أهميتها أيضا مع زيادة سكان المدينة ومـــع امتداد سوق العمل ونموه بتزايد الأجور التى يزيد معها أنشـــطة المدينـــة ووظائفها الأخرى خاصة فى المدن التى يزيد ثراؤها وتتمشى فيها سياســة الإسكان مع الوظائف الإنتاجية[٣] . ونلاحظ فى البلدان الأقل تطـــوراً أن زيادة السكان فى المدن يشكل عبئاً على سوق الإسكان وأن المخصصـــات المالية لإنشاء المساكن لا تواكب نمو السكان ويعاد تخصيص هذه الأموال الى إنشاء مبانى إنتاجية مثل المصانع وطرق النقل ... التى تتوافق مـــع محاولات التنشيط الإقتصادى .

---

[٣] من معايير التنمية الاقتصادية وقياسها معدل استهلاك الفرد مـــن الأســـمنت وفـــى زيادته هو زيادة نشاط البناء ، والمساكن ومبان الخدمات هـــى علامـــة التطـــور . المعرب .

ثالثـــاً : وظائف المسئوليـــة :

إضافة الى ممارسة الوظائف التى تؤدى الى تراكم الثراء هنـــاك عدد من الوظائف التى تمارسها المدينة من خلال الإدارات المعنية . وأهم هذه الوظائف هى الوظيفة الإدارية بمفهومها الواسع ، والوظائف التعليمية والصحية . وتلعب المدينة دوراً هاماً فى مجال هذه الوظائف وخاصة أنها تتعلق بحياة سكان المدينة من خلال الخدمات العامة والتنظيمات الخاصـــة بها . وفى حالات معينة نجد أن وظائف الخدمات تتوجـــه نحـــو إشـــباع حاجات سكان المدينة . وتتجاوز مجال هذه الخدمات حدود منطقة واســـعة يزيد فيها نفوذ المدينة وسيطرتها . والملاحظ أن المدينة تشرف على هيئـة إدارية معينة وتشتمل على خدمات التعليم وعلى منشآت صحية (وتشـــمل المستشفى والأطباء والصيادلة ...) وهناك مدن أكثر أهمية تزيد فيها دور وظائف المسئولية ويمكن الوصول اليها بطـــرق نقـــل ســـهلة ووســـائل مواصلات متاحة.وتعتبر تلك مقاراً للبلديات وتنظيمات الإدارة المحلية التى يزيد تقسيمها أحيانا الى شياخات وأقسام وأحياء ... وليس بـــالضرورة أن تكون هذه المدن هى الأكبر حجماً وصاحبة الثروة الأكبر والأنشطة الأكثر تطوراً،ولكن المطلوب هو أن يتوفر فى هذه المدن خدمات أرقى ومن ثـــم سلطة إدارية أقوى من المدن الأخرى وقدرة تنظيمية أعلى ؛ فالتعليم مثـــلاً يزيد من دور المدينة إذا زادت فيها المؤسسات التعليمية عدداً ونوعية ومن ثم يأتى الى المدينة طلاب العلم من أماكن أبعد من حدود الإقليم المباشـــر للمدينة وخاصة إذا كانت هذه المؤسسات ذات شهرة خاصـــة أو تحتـــوى على تخصصات علمية لا توجد فى أماكن أخرى . وبتطبيق هـــذا الأمـــر

نفسه على المؤسسات الاستشفائية التى يزيد شهرة بعضها ويوجد بها من الإمكانات مالا يتوفر فى المستشفيات أخرى ومن ثم يزيد النفوذ المكانى الصحى للمدينة .

وتؤدى هذه الوظائف الى إنشاء فرص عمل فى المدينة ويصاحب ذلك زيادة فى ثرائها وفى رأس المال المستثمر فيها،فتؤدى الجامعة فى المدينة دوراً مهماً فى النشاط السكانى،وفى زيادة أعداد محال بيع الكتب والتجهيزات التعليمية ... وليس بالضرورة أن تؤدى هذه المظاهر الحضرية الى تراكم رأس مال كبير الذى قد توفره تجهيزات أخرى منها المصانع والمتاجر الكبرى التى يمكن إنشاؤها فى أى مكان وليس بالضرورة قريباً من السوق ولكن إدارات هذه المصانع وإدارات المتاجر الكبرى تتركز فى المدينة الأهم (ما يطلق عليه المقر الإدارى Le siège administratif) ويبدو أن الحجم السكانى لمدينة هو قطب يجتذب كل الأنشطة إدارية أو تعليمية ... الخ .

فزيادة الحجم معناه زيادة فى السوق وهكذا تلعب المدينة بسكانها دوراً مهماً ويزيد دور الحجم من إمكانية زيادة الإمتداد المكانى للمدينة وزيادة مسئولياتها الإدارية قد ترتبط بأهمية إصدار القرار الخاص بالعلاقات الإدارية وقد يترتب على ذلك أهمية فى الموارد المالية المتاحة .

وفى الفترة المعاصرة نجد أن الدول ذات الاقتصاد الرأس مالى الحر يزيد فيها تدريجياً سلطة الدولة بالمفهوم الاقتصادى والاجتماعى ويزيد دور الضوابط الإدارية وتحديدها من قبل الدولة . وهكذا تزيد وظائف المسئولية فى المدن سواء كانت قراراتها محلية أو إقليمية أو قومية.وحسب مستوى القرار يتم تمويل المدينة من مصادر تختلف فى

مستوياتها باعتبار أن المدينة جزء من الدولة . ولكن المدينة قـــد تحـــوّل أحيانا من قبل سلطات مناظرة-ولكنها فردية-خاصة فى مجال التعليم الـذى يمكن إدارته من خلال هيئات خاصة ولكنها تتمشى مع السياسة القوميـــة للتعليم وتراتبه الهرمى . فالتعليم الابتدائى والاعدادى والثانوى والجـامعى يتدرج فى أهميته وفق أهمية المدينة وتعنى أهمية المدينة الـــدور الإدارى لها أو حجم السكان ، أو يكون التعليم الخاص فيها ذا شهرة خاصة فمـــن الممكن الآن أن نجد فى المدينة جامعة حكومية وعـــدد مـــن الجامعـــات الخاصة وقد ترتبط بنوع معين من التعليم أو يكون فى المدينة جامعة ذات شهرة خاصة وأهمية أكبر مثل جامعة أكسفورد وجامعة كـــامبردج فـــى المملكة المتحدة [٤] .

وعلى أية حال فإن وظائف المسئولية فـــى المـــدن يتولـــد عنـــها خصائص اقتصادية تتقارب مع الوظائف التى تؤديها المدن أو قد تشـــكل بعداً اقتصادياً مميزاً يتعلق بالثقافة وبالمعلوماتية أو بالاستشفاء وقد تكـــون المستشفى فى بعض الحالات هى القطب الأكبر فى إجتذاب الأيدى العاملة.

---

[٤] يزيد الآن فى مصر أعداد الجامعات الخاصة خاصة فى المدن الجديدة وهى جامعات تشرف عليها الدولة وتعتمد درجاتها والتخصص فى مجالات علمية تلزم لفرص العمل الشاغرة والأرقى عددا ونوعا وبدأ ذلك منذ عام ١٩٩٦ . المعرب .

رابعــــاً : وظائف الابتكار والانتشار :

المقصود بوظيفة الانتقال هو انتشار الحضارة وأنمــاط المعيشــة وخصائص الحياة الحضرية الى السكان الحضريين والريفيين . والمدينــة باعتبارها تجمع سكانى وتراكم من الثروات والعادات التقاليد باعتبارهـــا تشغل حيزاً من الأرض وقطباً يجتذب الســكان وتزيـد فيـها الحركـة والدينامية للسكان والأنشطة،فهى بكل ذلك مركز للتكوين المهنى ومركــز للمعلومات والانتشار الحضارى . وحتى تقوم المدينة بوظائفها تلك فلابــد من وسيلة انتقال يربط بين أجــزاء المدينــة الداخليــة ، وبيــن المدينــة وضوابطها الريفية . وإقليمها القريب أو البعيد وتجعل من المدينة مركــزاً يسهل الإنتقال اليه ومنه . وعلى ذلك تعتبر المدينة عقدة للنقل الذى يصبح جزءاً مهماً من أنشطة المدينة وتزيد معه أنشطة التجارة والأنشطة الماليـة ويترتب على ذلك زيادة نفوذ المدينة وفرص سلطانها على الريف ولا تقف هذه السلطة عند نقل السلع المادية ولكنها تمتد الى وســائل المواصـلات بمفهومها العام ويتم عن طريق الاتصال الحضرى الريفى نشــر الـثروة ونشر الأفكار لأن المدينة هى مركز الإعلام ومركز المطبوعات وتعقــد فيها اللقاءات الرياضية والثقافية وهكذا تساهم المدينة بدور فــى التكويـن العقلى للسكان فى المدينة وفى الريف وتؤثر فى ثقافتهم وفــى تعليمـهم . وتزيد هذه المساهمات أهمية ليس فقط بكثرة تردد السكان الريفيين علــى المدينة ولكنها تساهم عن طريق الصحافة والإذاعة والتليفزيون وما شابهها التى تؤثر على المفاهيم الحضارية للسكان والذين يقومون بدورهم بنشــر هذه المفاهيم فى أقاليم أخرى لا تتأثر مباشرة بالمدينة .

وهكذا فإن الأشخاص والمؤسسات يسهمون فى عقد علاقات بينهم وبين الوسط الذى يعيشون فيه عن طريق حركة الأشخاص ونقل الثروات الحضارية والمكاسب من شخص لآخر ويتم تطور الانتشار الحضارى عن طريق ما ينقله المتخصصون فى كل المجالات الى الناس.ويزيد ثراء السكان الثقافى مع تنوع الموضوعات التى تنقل اليهم من وسائل الإعلام أو من الإحتكاك الحضارى المباشر . ويساعد ذلك على تنمية قدرة السكان على الابتكار والاكتشاف لأساليب حضارية جديدة ليس فقط للاعتماد على ذكاء الناس ولكن لأهمية الاكتشافات العلمية وتطبيقاتها فى كل نواحى الحياة اليومية والتى تبدأ من المعامل والورش العلمية التى تتركز فى المدن أو فى الضواحى المباشرة لها وسوف يجد المتخصصون العلميون رداً إيجابياً لدى الناس لاستجابتهم إلى استحداث المتطلبات والوسائط الحياتية اليومية.وإذا كان المتخصصون فى الآداب والفنون يبحثون عن العزلة والإنفرادية فإن المدينة تهيئ لهؤلاء المادة التى تساعدهم فى ابتكار أعمالهم وفى تنميتها . وإذا كان الكثير من الناس من ينتقد الحياة الحضرية ويعتبرها مكاناً غير لائق للحياة بل إحتقار الأساليب الحضرية فى المعيشة وامتهانها . فان هذا الموقف ما كان ليحدث إلا ولو اتصفت الحياة فى المدن بالتعقيد،ولنشط السكان من غير المتوافقين مع أسلوب الحياة فى الحضر. ومن ثم يبدأ البحث عن مدن الاعتزال وعن الحياة فى كنف الطبيعة بمفهومها الجمالى . ثم كيف يوزع الأدباء والفنانون أعمالهم إلا لو وجد سوقاً متاحاً فى المدن ؟ وكيف يبحث هؤلاء عن الأدوات التى تلزمهم إلا فى سوق المدينة خاصة إذا توفرت وسائل النقل والمواصلات الداخلية والخارجية التى تزيد من حركتهم كما تزيد حركة أعمالهم الأدبية والفنية ؟

خامســـــاً : صعوبات دراسة الوظائف :

ليس العرض الذى ذكرناه لوظائف المدن هو الطريقة المثلى فــى دراسة هذا الموضوع فإن قياس وعرض الوظــائف يكتنفــه كثــير مــن الصعوبات لعدة أسباب أهمها : صعوبة الحصول على الاحصاءات التــى تشير الى التنوع الهائل فــى أعــداد ونوعيــة الوظــائف . واذا كــانت الإحصاءات العامة تفرق بين الأنشطة الأولية والثانية والثالثــة فإنــها لا تشير بالتفصيل الى أنواع الصناعات المختلفة وبين فئات الخدمات العامة . وإن وجدت أحيانا فإنها لا تميز تمييزاً دقيقا بين القطاع الطبى والقطـــاع الإستشفائى فى مجال الوظيفة الصحية للمدن كما لاتعطى أرقامـــاً كافيــة لفروع الوظيفة الإدارية . ولا يمكن دراسة هذه الأمور دراسة تفصيلية إلا من خلال البحوث المتخصصة والتى تتناول نقطة محـــددة فـــى دراســـة وظائف المدن أو فى الدراسات المقارنة بين نفس الوظيفة فى مدينة ومدينة أخرى . وعلى ذلك فإن عرضنا لوظائف المدن لايمكن دراســته دراســة كمية دقيقة . فمن الصعب مثلاً دراسة كل التدفقـــات الســياحية بـــالتقدير العددى التقريبى فى كل مدن العالم .

ولا يمكن مثلاً أن ندرس حجم العمليات الماليـــة دراســة الأثــر والمجال المكانى الذى تقوم به وســائل الاعــلام ودورهــا فــى تنشــيط الابتكارات والاختراعات . وإذا كان معرفة عدد العاملين من السكان فــى قطاع وظيفى معين فان هذا لا يعبر تعبيراً دقيقاً عـــن وظيفــة المدينــة الرئيسية ووظائفها الثانوية كما يلزم فى دراسة الوظائف بطريقـــة حجــم الأموال المستثمرة وأثر هذا الاستثمار على الأفــراد والجماعـــات وهــو

موضوع مهم ليس فقط فى الدراسة الجغرافية ولكن فى دراسات الاقتصاد والاجتماع وهو لا ينبغى إهماله فى دراسة وظائف المدن .

ومن ناحية أخرى فان هناك بحوثاً تعنى بدراسة الارتباطات الرقمية بين ظاهرات معينة تتعلق بدراسة الوظائف وقد تعنى نتائج هذه البحوث عن نقص الأرقام التفصيلية المطلوبة وسوف نشير الى بعضها .

سادسا : الارتباطات بين وظائف المدن

هناك دراسة شملت إحدى وتسعين مجمعة حضرية فرنسية التى تدخل ضمن فئة حجم الخمسين ألف نسمة حسب تعداد ١٩٦٨ فى مناطق تقع خارج إقليم باريس وطبقت على هذه المجمعات الارتباطات الاحصائية ، وبرهنت هذه الدراسة عن ارتباط قوى بين سكان المجمعات الحضرية حسب تعداد ١٩٦٦ وبين مجموع منشآت البيع بالتجزئة (٠,٩٩١) وبين السكان ورأس المال المستثمر فى تجارة التجزئة (٠,٩٨٢) وبين السكان وتجارة التجزئة فى المواد الغذائية . (٠,٩٨٦) وفى المواد غير الغذائية (٠,٩٤٤) . وهناك ارتباط قوى أيضاً بين السكان ومساحة المحال التجارية (٠,٨٧٦)[٥] وبين السكان وعدد الوظائف (٠,٩٨٥) خاصة فى الوظائف فى تجارة المواد غير الغذائية . ومع هذه الارتباطات يمكن القول أن سكان المجمعات الحضرية ترتبط

---

(٥) الأرقام بين القوسين هى النتيجة التى يهيؤها معاملات الارتباط الاحصائى وهى نسبة الارتباط الاحصائى الموجب التام بين الظاهرتين المشار اليها .

ارتباطاً نوعياً مع المســـاحةالتجارية La surface de vente وبيـــن الأموال المستثمرة فى التجارة الغذائية وغير الغذائية .

وهناك دراســـة مماثـــلة قام بها بريان برى B. Berry فى عـــام (١٩٧٢) الذى شمل دراسة ١٧٩٢ مدينة من خـــلال ٩٧ متغـــير. وقـــد خلصت هذه الدراسة الى أن هناك مجموعة من المتغيرات يعتمد كل منـــها على الآخر interdipendantes مما يسمح بإنجاز دراسة تعتمـــد علـــى التحليل العاملى analyse factorielle فقد نتج من الدراسة أن الســـكان الذين يتوفر لهم دخل نقدى عال يتوفر لهم أيضا مستوى ثقافى عـــال وأن رجال الأعمال (أصحاب الياقات البيضاء) يعيشون فى مستوى اجتماعى ينم عن رفاهية ومعيشة تتيسر فيها كل المتطلبات . ونتج مـــن الدراســـة أيضاً أن هناك ارتباطاً قوياً بين حجم المدينة وبين عدد السكان العـــاملين خاصة فى مجال تجارة التجزئة والجملة والمؤسسات الخدمية وفى توفـــر وسائل النقل وزيادة الأعمال الحرة ممثلة فى البنوك والتأمين... الخ .

وعلى ذلك فقد برهنت الدراسة على أن ترتيب المدن التى شـــملتها الدراسة حسب الحجم السكانى هى قريبة جدا من ترتيب المدن حسب أعداد الوظائف فى معظم الأنشطة التى يمارسها السكان فيما عـــدا إســـتثناءات بسيطة تشمل المدينة شديدة التخصص كـــالمدن التعدينيـــة مثـــلا . وقـــد أوضحت الدراسة أيضا أن الخصائص الكمية للمدن تتقارب الى حد كبـــير مع الخصائص النوعية والكيفية وينطبق هذا الأمر على المدن الفرنســـية كما ينطبق على المدن الأمريكية .

والحقيقة أن الربط بين الحجـــم الســـكانى والمســـتوى الوظيفـــى والعلاقات الوظيفية بين المدن يثبت أن أى نشاط يمارسه سكان المدينـــة لا

تزيد أهميته أو تقل حسب أحجام المدن-أى أن الوظيفة الحضرية لا تبـــدو ذات طبيعة خاصة إلا فى الوظائف الراقية التى لا ترتبط بالحجم الســكانى والمقصود بتلك الوظائف هـــى الجـــانب الإدارى والخدمـــى للمؤسســـات الصناعية .

وهناك دراسة ثالثة ل ١٣٨ مجمعة حضرية فرنسية من فئة حجـم الخمســين ألف نســمة قام بها سان چوليان Th. Saint Julien وبومـان D. Pumain فى عام ١٩٧٨ نتج منها أن هناك علاقة بين حجم المـــدن ودرجة التخصص الوظيفى والارتباط بين الوظائف .

فمن الملاحظ أن هناك تطوراً عاماً فى التنمية الاقتصاديـــة مـــع ارتباط واضح مع زيادة وظائف الخدمات خاصة فى البلـــدان المتقدمـــة . ولوحظ فى فرنسا أن ٣/٤ المجمعات الحضرية من فئة النصـــف مليـــون نسمة و ١/٢ المجمعات من فئة الخمسين ألف نسمة يزيد فيـــها أهميـــة وظائف الخدمات فى الوقت التى لا تزيد فيها الوظيفة الصناعيـــة خمـــس المدن من فئة ٥٠,٠٠٠ – ٣٠٠,٠٠٠ نسمة عن ٣٨ من ٦٣ مدينة .

وهكذا فلابد من القول أن دراسة وظائف المدن يكتنفه كثير مـــن الصعوبات خاصة فى مشاكل تعريف الوظيفة ودورها فى نمـــو المدينـــة وتطورها . وتزيد هذه الصعوبات فى مشكلة تعريف السكان الحضرييـــن الذين يشاركون فى النمو والتطور الحضرى،مشكلة العلاقة بين وظـــائف المدن وبين البيئة بمفهومها الواسع . ومن ناحية أخرى يلاحظ أن الوظائف تخضع لعمليات التطور وفق نمو السكان من ناحية والبيئة... وقد نتـــج من كل الدراسات أن هناك صعوبة فى وضع قائمة بوظائف المدن ووضع تصنيف دقيق لها .

سابعاً : الأهمية النسبية للوظائف :

ينتج من العرض الذى سقناه لوظائف المدن أن هناك مقابلة بين نوعين من الوظائف أولهما يتلازم تلازماً كبيراً مع تنظيم الدولة وإدارتها للشئون الداخلية تلك هى وظائف المسئولية . وتتحدد بعض وظائف الإنتقال على أساس قومى أو إقليمى وتترتب هذه الوظائف وفق موقع المدينة فى التنظيم الإدارى للدولة. وترتبط من ناحية أخرى بالأهمية التاريخية للمدينة. وتبرهن هذه الوظائف على القوة الاقتصادية للمدينة والتى تقوم بدور مميز للقوة الإدارية والقدرة على إدارة الأعمال . ويزيد دور هذه الوظائف فى المدن بزيادة الإدارة المركزية للدولة ولهذا تزيد أهميتها فى الدول الاشتراكية .

وثانيهما يشمل مجموعة من الوظائف الاقتصادية المستقلة فى البلدان الرأس مالية ذات اقتصاد السوق الحر فتخضع هذه الوظائف أحياناً للمبادرات الفردية خاصة منها ما هو على المستوى المحلى وقد تأتى هذه المبادرات من الخارج خاصة بالنسبة للمؤسسات الصناعية الحديثة ويمكن اعتبار عامل المبادرات دليلاً على القوة الحضرية للمدينة ويمكن على أساسها وضع تصنيف جيد لوظائف المدن الذى يعتمد على دور التنمية الاقتصادية وعلى دور المؤسسات الحضرية فى إنشاء وتوزيع الوظائف .

....

الفصل الرابع : تصنيف المدن

- مقدمـــة
١. التصنيفات التحليلية .
٢. التصنيفات الوصفية التفسيرية .
٣. التصنيفلت الإحصائية الأحادية .
٤. التصنيفات الاقتصادية ومشكلة القاعدة .
٥. التصنيفات الثنائية .
٦. استخدام النماذج البيانية .
٧. التصنيف الشامل .

***

الفصل الرابع : تصنيف المدن

• **مقدمة :**

المدينة هى المكان الذى يعيش فيه السكان والذى يمتد نفوذه على منطقة مجاورة . وتمارس المدينة وظائف تبدأ من مجرد مكان للإقامة الى مدينة ذات نفوذ قومى وأحياناً عالمى . ومع هذه الإختلافات تختلف تصنيفات المدن وفق الأساس الذى يقوم عليه التصنيف ، فبعض الدراسات تصنف المدن على أساس وظائفها ، ويميل هذا التصنيف الى الناحية الوصفية ، كما يميل بعضها الى النواحى الكمية.وتهتم بعض الدراسات بتصنيف الوظائف الى حضرية الهدف منها خدمة سكان المدينة كما أن بعضها إقليمية تهدف الى خدمة سكان الإقليم.وينبنى على هذا التقسيم نظريات مشهورة منها نظرية القاعدة الاقتصادية مثلا وتمتد تعريفات المدن وتصنيفاتها الى نواح أخرى منها الدور الاجتماعى الذى تقوم به ولكن هذا الدور لا يظهر فى التصنيفات الإحصائية للمدن .

والحقيقة أن هناك فوائد كثيرة من خلال تصنيفات المدن على أسس متعددة فكما يقول بريان برى أن الهدف من التصنيف هو فهم المدينة نفسها . وكثيرا ما يميل الأنسان الى فهم الحقيقة عن طريق التصنيف.وسوف نقوم هنا بتصنيف المدن وفق بعض الأسس التى يعتمد عليها .

أولاً : التصنيفات التحليلية

تتعدد الأسس التى يعتمد عليها تصنيفات المدن حسب المعيار الذى يتم على أساسه عملية التصنيف . ومن أشهر هذه التصنيفات تلك التى قام بها أوروسو Aurousseau فى عام ١٩٢١ الذى يميز بين ستة وظائف حضرية كبرى يندرج تحت كل منها عدد من الوظائف الثانوية وتشمل تلك الوظائف :

١. المدن الإدارية .
٢. المدن الدفاعية وتشمل مدن القلاع ومدن الحصون والقواعد البحرية .
٣. المدن الثقافية وتشمل مدن الجامعات ومدن الكاتدرائيات والمراكز الفنية ومدن الحج والمراكز الدينية .
٤. المدن الإنتاجية وتشمل المدن الصناعية إضافة الى عدد من الوظائف منها وظيفة الجمع والإستخراج وتشمل المدن التعدينية ومدن الصيد ومدن الغابات ووظيفة التحويلات ومنها مدن الأسواق ومدن الانحدار الطبيعى ومدن الكبارى والمدن الواقعة بين السهل والجبل ومدن الموانى التجارية ، ووظائف التوزيع وتشمل مدن التصدير ومدن الاستيراد ومدن التموين .
٥. مدن النقل والاتصال .
٦. المدن الترفيهية وتشمل مدن المتاحف والمدن السياحية ومدن الأجازات .

ويلاحظ فى هذا التصنيف أنه يعتمد على الوصف كما يعتمد على الوظيفة وهو فى الجملة تصنيف مركب خاصة بالنسبة للمدن الإنتاجية . ويؤخذ على هذا التصنيف أنه لا يعتمد على أساس واحد فى تمييز كل المدن وأنه يعتمد على الناحية الوصفية إضافة الى إغفاله عدداً من الوظائف الحضارية كان ينبغي أن يشمله التصنيف وقد اعتمدت كثير من الدراسات على تصنيف أوروسو المشار اليه .

وهناك توصيف آخر ذلك هو تصنيف هوزن Hosen فى عام ١٩٧٣ يتميز بالإشارة الى النقص فى بعض السمات الأساسية فى بعض التصنيفات والنقص الشديد فى تجانسها ويعتمد هذا التصنيف على تحديد الوظائف على النحو التالى :

١. الوظيفة السكنية .
٢. الوظيفة النقلية .
٣. الوظيفة الحكومية والإدارية .
٤. مدن التعليم والتدريب .
٥. مدن العلاقات العرقية والسلالية .
٦. الوظيفة الصحية .
٧. الوظيفة التخطيطية والمعمارية .
٨. المدن الصناعية .

وتزيد أهمية هذا التصنيف بذكره لمجموع الوظائف الحضرية ولكنه تصنيف يعتمد على النواحى الاجتماعية أكثر ما يعتمد على المعايير الجغرافية . وقد يهمل الجغرافيون بعض أسس هذا التصنيف ومنها إهمال دراسة العلاقات بين التجمعات السكانية خاصة فى الوحدات السكنية

الصغيرة . كما يؤخذ على هذا التصنيف صعوبة قياس العلاقات العرقيــة والسلالية وصعوبة دراسة المسؤلية الحضرية إزاء تزايــد العنــف بيــن المجموعات العرقية . ولم يهتم هوزن فى تصنيفه بالتمييز بين خصــائص مدن العالم الثالث وتطورها .

وما نريد التأكيد عليه هو أن تحديد الوظائف الحضرية يكتنفه كثير من الصعوبات نظراً لتعقيدها ولعدم إمكانية دراســتها دراســة أصوليــة واضحة .

ثانيــاً : التصنيفات الوصفية – التفسيرية

وتضم هذه التصنيفات مجموعات كبيرة من الوظائف الحضريــة يشمل كل منها مجموعة من الوظائف الفرعية . كما يعطى هذا النوع مــن التصنيفات بيان علاقة الموضع والموقع وأثر خطة المدينــة فــى نشــأة الوظيفة الأولى التى من أجلها قامت المدنية والمظاهر الحضريــة التــى نتجت عن ممارسة هذه الوظيفة . ويعطى ذلك تفسيراً واضحــاً لتوطــن نشاط معين يمارسه سكان المدينة . ويقدم هذا التفسير نموذجــاً للمنــهج الجغرافى الوصفى .

ولعل أبرز نماذج هذه التصنيفات الوصفية ذلك الذى قدمه جــورج شابو فى عام ١٩٦٣ الذى ميز بين ستة مجموعات من الوظائف هــى : الوظيفة العسكرية (الحربية) والوظيفة التجاريــة (الاقتصــاد البدائــى والتــجارة الدوليــة والموانى البحرية والمطارات) والوظيــفة الصناعية (المدن التعدينية ومدن الصناعات التحويلية) والوظيفة الثقافية (المــدن

الدينية ومدن الجامعات ومدن المعارض الفنية ومـــدن المتـــاحف ومـــدن المؤتمرات) ووظائف الاستقبال (وتشـــمل مـــدن المستشـــفيات ومـــدن المصحات والمدن الترويحية والمدن الســـياحية) والوظـــائف الادارية والسياسية (الدور الإدارى لمدن العواصم ومدن العواصم الكبرى) .

وقدم شابو فى هذا التصنيف أهم الوظائف الحضريـــة الرئيســـية والفرعية وقد التزم فى هذا التصنيف بمنهج محدد يشمل : بداية الوظيفـــة ونشأتها ، توطن المدن التى تؤدى الوظيفة،وتطورها،وتكيف المدينة مـــع الوظيفة،وتوزيع هذه الوظائف على خريطة العالم،وعلاقة الوظيفـــة مـــع الوظائف الأخرى فى المدينة الواحدة،وقدرتـــها علـــى تركـــيز الســـكان وتراكمهم .

ويعتبـــر نمـــوج المدينـــــة الأولـــى (أو المدينـــة المهيمنـــة) Primate city الذى قدمه چفرسون فى ١٩٣٩ مؤشراً أساسياً فى إبـــراز التصنيفات الوصفية التفسيرية وقد أبان أن نصف المـــدن الأولـــى التـــى أبرزها چفرسون هى موانى بحرية وأن ربع هذه المدن عبارة عن عواصم وطنية .

ويعتبر النموذجين لهذين العالمين : شابو وچفرســـون نموذجـــان جيدان لتصنيف المدن لأنهما يعتمدان على الخبرة الواسعة فى هذا المجـــال التى تتهيأ لهما مدن حية ، إضافة الى أنـــهما قدمـــا معلومـــات مفصلـــة وواضحة عن الوظائف الحضرية ، وعن حياة المدن وتطورهـــا ، وعـــن القواعد التى ينبنى عليها التصنيف . كما أنهما يتيحـــان فرصـــة واســـعة للجغرافيين بأن يضيفوا الى ما قدماه من معلومات وفق التفصيلات التى قد يأتى بها جغرافيون آخرون خاصة إذا توفر لهؤلاء معطيات رقمية تســـمح

بابراز أهمية كل نوع من الوظائف . وقد اهتم شابو فى تصنيفه بـــابراز المدن ذات الوظائف الواحدة مثل مدن المصايف البحرية والمدن الصناعية ثم شرح للوظائف الثانوية التى ترتبط بالوظيفة الأساســـية وقـــدرة تلـــك الأخيرة على إنشاء الوظائف التابعة والمقارنة بينها جميعاً .

ثالثـــاً : التصنيفات الإحصـــائية الأحادية

حينما يقوم الجغرافى بوضع تصنيف واضح للمدن يظهر مباشـــرة مشكلتين أساسيتين أولهما مشكلة البيانات المتاحة عن كـــل عنصـــر مـــن عناصر التصنيف وثانيهما مشكلة المقارنة بين البيانات خاصة إذا أردنـــا تطبيق نفس التصنيف على أكثر من دولة . وإذا كانت معظم البيانات تأتى من خلال التعدادات السكانية فإن مشكلة ثالثة تظهر هـــى ان المعلومـــات المراد إبرازها تتوزع على عدد كبير من الجلول الإحصائية كما أن الجملة والمجموع من هذه الجاول لا تبدو دقيقة فى كل الحالات .

ولعل أهم التصنيفات الإحصائية ذلك التى قدمه تشونسى هـــاريس Ch. D. Harris فى عام ١٩٤٣ عن مدن الولايات المتحدة الأمريكيـــة والذى أعتمد فيه على إحصاءات العمالة وإحصاءات الأنشطة الاقتصاديـــة مع مجموعة من الاستبيانات المباشرة وكانت نتيجة استخدام هذه الوســـائل ظهور تصنيف يحتوى على تسع فئات :

١. المدن الصناعية من نمط M : والمقصود به المدن الذى يعمل ٧٥ % من سكان المدينة فى الصناعة وتجارة الجملـــة وتجـــارة التجزئة .

٢. المدن الصناعية من نمط – M : والمقصود بها نفس المــدن من نمط M ولكن نسبة العاملين بالأنشــطة التــى أوردناهــا لا تزيد عن ٦٠ % .

٣. مراكز تجارة القطاعى من نمط R : والمقصود بــها المــدن الذى يشتغل ٥٠ % من ســكانها بالصناعــة وتجــارة التجزئــة والجملة .

٤. المدن المتنوعة الوظائف : وتشمل المدن التى يمارس الســكان فيها الصناعة بنســبة تقل عن ٥٠ % و ٢٠ % فى تجارة الجملة و ٥٠ % فى تجارة التجزئة .

٥. مدن تجارة الجملة من نمط W : حيث يعمل السكان فى هذا القطاع لا تقل عن ٢٠ % من جملة القطاعات التى سبق ذكرها .

٦. مراكز النقل من نمط T : وتشمل المدن التى لا يعمل فيــــها السكان العاملون بالنقل عن ٣/١ مجموع السكان الذين يعملــــون بالصناعات التحويلية و ٣/٢ مجموع العاملين بالتجارة .

٧. المدن التعدينية S : وتشمل المدن ذات ١٥ % من الســكان العاملين فى الصناعات الاستخراجية .

٨. مدن الجامعات E : حيث يمثلون طلبة العلم بفروعه المتنوعة عن ٢٥ % من سكان المدينة .

٩. مدن الإجازات ومدن الاعتزال X : وليس هنــــاك مؤشــر إحصائى معين فى هذا النوع من المدن .

وقد أضاف هاريس الى تصنيف هذه الوظائف فى مجموعاتها

التسع فقد اهتم من ناحية أخرى بالتوزيع الجغرافى للأنشطة الاقتصادية الذى يعتمد على الاستبيانات التى طبقها مباشرة على سكان المدن الأمريكية خاصة بالنسبة للفئة الأولى من تلك المجموعات التى ذكرناها .

وقد اعتمد هاريس فى تصنيفه على تعداد ١٩٣٠ ولكنه طبق نفس التصنيف على المدن السوفيتية معتمداً على تعداد ١٩٧٠ : وقد أبرز هذا التصنيف الأخير أنه هناك اختلافات بين المدن الأمريكية وتلك السوفيتية فتشمل الوظيفة الصناعية في الولايات المتحدة واليابان ٣٣ % من السكان وفى الاتحاد السوفيتى (سابقاً) ٤٠ % وفى الهند ٣٤ % .

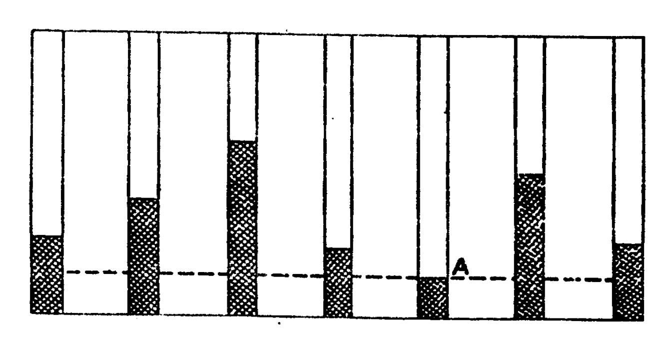
ويظهر الاختلاف أيضاً فى الوظيفة التجارية فى ٢١,٠ % و ٨,٦ % و ١٦,٨ % على الترتيب وقد أظهرت الدراسة أيضاً أن المدن الروسية من فئة حجم ٥٠,٠٠٠ نسمة تحتوى على نسب العاملين بالصناعة خاصة فى صناعة التشييد وفى النقل أكثر من ٧٠ % عن المتوسط العام للدولة فى المدن من الفئات السكانية الأخرى .

وقد طبق هاريس فى الاتحاد السوفيتى (سابقاً) استبيانه على عينة تشمل ٢٨٩ يزيد حجمها عن ٥٠,٠٠٠ نسمة منها ١٣٤ مدينة إدارية متنوعة منها ١٦ عاصمة للجمهوريات السوفيتية و ١١٨ مدينة إقليمية و ١٥ مركز محلى . وتشمل ١٣٦ مدينة صناعية موزعة على ٨٢ مدينة ذات صناعة تحويلية و ٤٤ من الصناعات التحويلية والاستخراجية و ١٠ مدن استخراجية فقط كما شمل الاستبيان ٥ مدن نقل و ٤ مدن ترفيهية ريفية ومدينتين تعليميتين وقاعدتين بحريتين و ٦ مدن ضواحى .

رابعـــاً : التصنيفات الاقتصادية ومشكلة القاعدة[1]

تعتمد التصنيفات التى أوردناها على استخدام الإحصـــــاءات فـــى قياس العمالة معتمدة على قطاعات الأنشطة الاقتصادية.ولكن هذا الأمـــر يمكن أن يعتمد على التمييز وإبراز الاختلافات بيـــن مراكـــز الأنشـــطة الحضرية ويعتمد هذا التصنيف – ولو من الناحية النظرية فقط – علـــى التمييز بين عدة مبادئ مختلفة.ولكنها متكاملة.وتشمل هذه المبادئ القانونية التى تتحكم فى الحياة اليومية للسكان ومدى مشاركتهم فى الإنتاج بصفتـه العامة وليس بصفة الإنتاج من أجل الاستهلاك المحلى.ويمكن أن نميز فى هذا المجال مبدأين حددا لأول مرة على يد ســـومبارت W. Somibart فى عام ١٩٠٢ وتم تطويرهما وتحديدهما بواسطة الاقتصـــــادى هومـــر هويت H. Hoyt بدءا من العقد الثالث من القـــرن العشـــرين وعـــرّف المبدآن بالمصطلح الألمانى Stădte günde عند ســـومبارت (١٩٠٢) والمصـــطلح قاعـــدة base عنـــد الكســـندر Alexander فـــى عـــام (١٩٥٤) وأولى primary عند هيج (١٩٢٧) وخارجى وأساســـى عند جـــين Le Guen (١٩٦٠) ونوعى عند بنشـــميل Pinchemel (١٩٦٣) والمقصود بكل هذه المصطلحات هى الوظائف التى تؤدى الى النمو الحضرى وتطوره حيث أن ناتج ممارسة هذه الأنشطة يبـــاع فـــى خارج المدينة ومن ثم يضيف الى المدينة ربحاً محلياً يأتى من الخـــارج ويترتب عليه نمو فى قطاع الخدمات وفى قطاع الأنشطة الإنتاجية

[1] مصطلح القاعدة base وفق ما يورده الجغرافيون الأنجلوسكسون فى التعبير عن الأنشطة القاعدية وغير القاعدية Basic/non basic activities .



التمثيل البيانى للوظيفة الحضرية الواحدة فى مدن مختلفة

(المستوى A يعبر عن أهمية الوظيفة فى المدينة الأقل تطوراً)

شكل (٦)

ويساهم فى إشباع إحتياجات السكان الحضريين المتزايدة . ذلك هو المبدأ الأول .

والمبدأ الثانى هو مجموعة الوظائف التى تعتمد على الإنتاج الداخلى فى المدينة والتى تهدف الى تمكن سكان المدينة من المعيشة ويطلق على هذه الوظائف مصطلحات مقابلة للنوع الأول ومنها :
(Städtefüller , urban service functions , non basic secondary , internales , banales) ويمكن على أساس هذه المصطلحات أن نعتبر أن هذا النوع من الوظائف يرتبط بنمو القطاع الثانى من الأنشطة وهى فى معظمها تمارس من أجل إشباع الحاجات المباشرة التى يتحتم وجودها فى المدينة .

ولا شك فى أن التمييز بين المبدأين (القاعدى وغير القاعدى) من الوظائف الحضرية يبدو أمراً صعباً خاصة فى مجال المقارنة الرقمية.

وتزيد الصعوبة فى إمكانية التمييز بين الأنشطة القاعدية وغير القاعدية إذا أردنا تحديد المجال المكانى للوظيفة وأين تتوقف حدود ممارسة هذه الوظيفة هل تقف مباشرة عند حدود المدينة ؟ (فى قلب المدينة مثلاً أو فى النواة الحضرية دون نطاقات الضواحى) ، أم أنها تمتد بين المدينة والضواحى ؟ وهل يسهل فى هذا المجال التمييز بين نطاق الوظيفة فى المدينة أم فى مجال نفوذها Zone d´ influence أم أن هذه الوظيفة تشمل أنشطة تصديرية فإذا أخذنا مثلاً على ذلك خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية وخدمات البريد P. T. T. كيف نصنفها : قاعدى أم غير قاعدى ؟ فنشاط هذه الخدمة يشمل المدينة كما يشمل الإقليم

كذلك فإن الصناعة تنتج سلعاً توزع فى المدينة وخارجها حتى ولو كان المصنع موجوداً فى المدينة ولكن هدفه ليس البيع فى خارج المدينة فقط بل أنه يبدأ فى بيع المنتجات فى السوق المباشرة (المدينة) ثم فى الإقليم بعد ذلك . ولا شك فى أن الارتباطات والعلاقات بين الصناعات المختلفة معقدة للغاية فتشمل العلاقات رحلة التصنيع ورحلة الانتاج ورحلة التسويق ... ولا يمكن وضع حدود فاصلة بين هذه المراحل . كذلك فان المدن التى تتميز بأنشطة النقل والمواصلات تخدم داخل المدينة وخارجها وقد يزيد نفوذ هذه الأنشطة الى مجال الدولة بأكملها بل تزيد أحياناً الى المستوى العالمى ؛ فمدينتا بروكسل وجنيف تستقطبان أنشطة ووظائف يصل مستواها الى العالمية وذلك راجع لأهمية موقعهما ولطبيعة الخدمات التى تقدمها والبيئة التى توجد فيهما .

وعلى ذلك فإن التصنيف يبدو حساساً للغاية . ولا يمكن فى هذا المجال التمييز بين النفوذ المطلق فى داخل المدينة وخارجها ويشمل ذلك كل الوظائف الحضرية .

ورغم صعوبة التمييز ، فلا ينبغى أن نهمل التمييز بين هذه الوظائف الحضرية الاقليمية .

وقام الكسندر Alexander (١٩٥٤) بتقديم مزايا كل من التطبيقين : فهو طريقة محددة ودقيقة تقيس العلاقة بين المدينة وبيئتها وهو أسلوب يمكن استخدامه فى تصنيف المدن حسب علاقاتها بإقليمها وطريقة تقاس بها أهمية التركيب الاقتصادى الحضرى .

ولكن المشكلات تزيد من الناحية العلمية والتطبيقية خاصة ما يرتبط بالمفاهيم المنهجية فيصعب وضع قائمة تميز بين النوعين من

الوظائف Les fonctions ويصعب أكثر التمييز بين وظائف النمو de croissance والوظائف النوعية الخاصة . ويمكن حل هذه المشكلات عن طريق تحديد نسب العاملين بأنشطة معينة ، والى المدى الذى يصل اليه ناتج كل نشاط . ويمكن فى ذلك الاستعانة بالاحصاءات التى تميز بين قطاعات الأنشطة المختلفة ولكن المشكلة تبقى فى الإجابة عن سؤال هو : ماهى حدود المدينة الاقتصادية ؟ ..

وتزيد المشكلة تعقيداً إزاء محاولة تحديد الإمتداد المكانى للمدينة ودور الوظائف الحضرية والاقليمية . وقد أثير فى بحوث كثيرة أن التمييز بين القاعدى وغير القاعدى basic – non basic ضعيف جدا فى مدن الولايات المتحدة لأن الحقيقة تؤكد أن الأنشطة الأمريكية تنتهى فى معظم الحالات الى خارج الدولة . كذلك يصعب الفصل بين النوعين من الوظائف فى النواة الحضرية والمجمعة الحضرية[٢] وقد ميز الجغرافيون الأمريكيون على أساس قاعدة مكانية واحدة هى المنطقة المتروبوليتانية Metropolitan district حتى عام ١٩٥٠ ثم بعد هذا التاريخ أستخدم النطاق الاحصائى Statistical area باعتباره الوحدة الاقتصادية والاجتماعية المحددة تحديداً مكانياً دقيقاً . أما الفرنسيين فيستفيدون فى التحديد من منطقة (Zones de peuplement industriel et urbain) (ZPIU) ومن البديهى أن نقول أن تحديد الاطار الحضرى لا يستقيم الا لو أدى التطور الاقتصادى للمؤسسات الانتاجية الى توزيع المنتجات خارج المدينة سواء كانت تلك المؤسسات

---

[٢] الفصل بين مدينة القاهرة من ناحية والقاهرة الكبرى من ناحية أخرى مثلا .
المعرب .

صناعية أو تجارية والواقع اذن أن يكون التحديد هو على أساس المجمعة الحضرية وليست النواة ولكن تحديد المجمعة وتعريفها قد يواجه صعوبـة فى بعض الحالات .

وإذا كان هناك تحديد للمجال المكانى للوظيفة فينبغى بـالضرورة التميز بين الدور الاقليمى والحضرى (والقاعدى وغير القاعدى) لكـل نوع من الوظائف . وهناك طريقة تتبع فى ذلك كما فعل هويـت Hoyt تتم وفق المعادلة الآتية :

$$XA = (PV - PN - XN)$$

حيث :

XA = عدد الوظائف فى نشاط اقتصادى معين(A) فى المدينة (V)

PV = عدد سكان المدينة V

PN = عدد سكان الدولة

XN = عدد الوظائف فى نشاط اقتصادى معين (A) علـى مسـتوى الدولة . واذا كان ناتج المعادلة مساويا أو أقل من واحد صحيح فان النشاط متساو فى المدينة مع الدولة أى أن هذا النشاط ليس نشاطاً خاصا بالمدينـة التى ندرسها . وهكذا يصعب تصدير الناتج من هذه النشـاط الـى مـدن وأقاليم أخرى فى الدولة . واذا كانت النتيجة أكثر من واحد صحيح فمعنى ذلك أن المدينة تمارس وظيفة خاصة بها ومن ثم فمجال التصدير متاح .

ولكن التمييز على هذا الأساس بين النوعين من الوظائف وفق هذه المعادلة يبدو أمراً ناقصاً . ويمكن إكماله بل رغبة فى زيادة الدقة يمكن أن نقيس السكان الحضريين على مجموع الدولة ولكن ذلك رغم المحاولـة لا يميز بين عوامل التوطن الاقليمية والانتاجية المختلفة للعمال ويمكن مـن

ناحية أخرى أن نستخدم المعادلة على أساس اعتبار المدينة ذات النسبة الضعيفة فى الوظائف فى قطاع معين حسب مستوى المقارنة (اقليمى أو وطنى أو عينة خاصة ...) ويمكن اعتبار ذلك المؤشر الحيوى الأكثر ضآلة Le minimum vital لمدينة معينة .

أما المدن التى تعطى مؤشراً نسبيا عاليا فان ذلك يدل على زيادة التخصص حسب الرقم الذى تحققه النسبة فى المدينة : فاذا كانت المدينة (س) بها ٠,٥ % من الوظائف فى نشاط معين (أ) واذا كانت النسبة أقل من النسبة الخاصة بالدولة فان المدن تحقق نسبا أعلى من نسبة الدولة فان التخصص منها يكون أعلى كتحقيق ١٠ % أو ٥ % من النسبة القومية . ولا يمكن الاستفادة من مزايا هذا المقياس الا لو قورنت بين عدة مدن.وللرقم الواحد أهمية خاصة الا لو قورن هذا الرقم بأرقام أخرى فى نفس المجال .

وهناك أساليب أخرى لحساب أهمية التخصص الوظيفى فى المدينة منها استخدام نسبة الأنشطة الانتاجية التى تتجه نحو الخدمات ونحو الصناعات ونحو التجارة وقياس المدة الزمنية التى تمارسها المدينة لهذه الأنشطة ويمكن قياس هذه العلاقات وفق هذا الجدول ..

(العلاقة بين الوظائف القاعدية وغير القاعدية)

	السكان	النسبة بين القاعدى وغير القاعدى
الولايات المتحدة[٣]		
نيويورك (١٩٤٠)	١٢٠٠٠,٠٠٠	٢/١ – ١٥
سنسناتى (١٩٤٠)	٧٨٧,٠٠٠	١/١
دنـــفر (١٩٥٠)	٥٦٤,٠٠٠	١/١ – ٥٤
بروكتون (١٩٤٦)	١٢٠,٠٠٠	١/صفر – ٨
أوسكالوزا (١٩٣٧)	١٠,٠٠٠	١/١٠ – ٨

فرنســـا[٤]

مدن حجم :

السكان	النسبة قاعدة / غير قاعدى
٢٠ _ ٣٠ ألف	١/٠٠٠ ٢,٥
٣٠ _ ٤٠ ألف	١/٣٣٠٠
٩٠ _ ١٠٠ ألف	١/٨,٠

---

[٣] عن مورفى Murphy ١٩٧٠ ص ١٠٧ .

[٤] عن بنشميل pinchemel ١٩٦٣ ص ٢٥٦ .

وإذا كانت المقارنة ذات قيمة ، لابد أن نوجد الأساس الذى تتم على أساسه المقارنة . وهناك أسس أخرى غير تلك التى أوردناها ومنــــها تصنيــف الكسندرســون Alexendrsson (١٩٥٦) الــــذى درس الـــتركيب الاقتصادى ل ٨٦٤ مدينة أمريكية يزيد سكان كل منــــها عــن ١٠ آلاف نسمة وقام بتقسيم الوظائف فى القطـــاع الصنـــاعى والخدمـــى الـــى ٣٦ مجموعة فى كل مدينة وحدد فى التقسيم الجزء من الأنشطة الذى يـــهدف الى خدمة السكان المحليين والجزء الآخر الموجه لخدمة الســكان خــارج المدينة . وفى كل مجموعة تم حساب نسبة السكان العاملين فـــى ال ٨٦٤ مدينة حسب الترتيب وفق النسب المئوية فى كل مجموعة واستبعد فى ذلك ٥٠ % من المدن لأن ٤٣ مدينة كانت القيم الرقمية فيها ضعيفة واهتم بكل المدن ذات النسبة العالية وسماها القيمة K التى تشير الى القطاع الانتاجى الأكثر نشاطا .

وحدد قيم K بنسب ضعيفة فى بعض الأنشطة : صفر للمنــاجم ٨ من ٣٦ مجموعة فى أنشطة معينة (صناعة الأثاث ، الخشب ، الصناعة الثقيلة ، الآلات الكهربائية ، الملابس ، صناعة النسيج) .

وكانت النسبة ١ % من ١٥ قطاعات أخرى منــــها ٠,٧ % فـــى الصناعات الغذائية و ١ فى الصناعات الكيماوية و ١٤,٢ فى التجـــارة و ١٥,٢ فى الخدمات . وتم الربط بين نسبة العاملين فى نفس القطاع لكـــل من ٨٢١ مدينة درست . وكانت النسبة من ٥ – ١٠ % فى المدن ســماها C ١٠ – ٢٠ % فى المدن B . وأكثر من ٢٠ % فى المدن A بالنسبة لكل من الأنشـــطة المدروسة فمثلاً مدينة هارتفورد Hartford (ولايـــة كونكتكت) حصلت على نسبة تعادل B فى الأنشطة المالية وفى التشـــييد

وعلى نسبة C في تصنيع وسائل النقل . ومدينة لوس أنجلوس لم تحقق نسبة خاصة لكى تصنف بها بين المدن الأمريكية وقد وجه نقد لهذا الأمر لأنه كان لابد أن توضع فئة " متنوع " مع A , B , C .

ولابد أن نشير الى عيوب هذه الطريقة وأهمها أنها لم تشر إشارة الى أنشطة الحياة اليومية فى المدينة (non-basic) وكانت قيمة K المشار اليها ضعيفاً فى كل الحالات فمجال التشييد والبناء لم يحقق سوى ٣,٥ وحقق النقل ٢,٩ وحققت الخدمات ١٥,٢ و ٣٠,٨ ... وهكذا ظهرت الوظائف غير القاعدية ضعيفة فى التمثيل الرقمى ولأختلف الأمر بالطبع لو درست كل مدينة دراسة مستقلة شاملة Monographe ويعيب الطريقة أيضاً أن العينة المختارة (٨٦٤ مدينة) كانت من أنواع متباعدة وليست متماثلة فى أحجامها ولذلك حققت قيمة K أرقاماً متباعدة ولو روعيت فئات الأحجام السكنية فى القياس لكانت النتيجة مختلفة .

وهناك دراسة من نفس النمط أجريت على المدن الفرنسية وكانت النسبة الإجمالية لفرنسا هى ٣٥,٣ % وقسمت المدن الى ٥٥ مدينة من فئة ٢٠ ألف نسمة و ٤ مجموعات (٢٠ – ٣٠ و ٣٠ – ٥٠ و ٥٠ – ١٠٠ و أكثر من ١٠٠ ألف) وكانت قيمة K تزيد بصفة عامة حسب حجم المدينة ما عدا للفئة ٣٠ – ٥٠ ألف . ولكن القيمة كانت تتغير من فئة لأخرى حسب الأساس الذى تتبنى عليه الدراسة .

ولابد أن نشير الى أن المقارنة على المستوى العالمى تبدو مستحيلة.ولكن يكفى أن نعرف أن قيمة K تزيد بزيادة حجم المدينة كما أظهرت الدراسات عن الولايات المتحدة وعن اقليم كويبك (كندا).

خامســــاً : التصنيفات الثنائية

تعتمد كل التصنيفات السابقة على معيار واحد هو - بطريقـــة أو بأخرى - استخدام معيار نسبة العاملين فى كل من القطاعات الاقتصادية . واقترح بنشميل Pinchemel تصنيفاً يمكن تسميته بالتصنيف الثنائى (أو التصنيف حسب المعدلين La méthode de deux taux . ويعتمد هـــذا التصنيف على المقارنة بين (ت١) والمقصود هو نسبة السكان العـــاملين فى مدينة معينة الى اجمالى السكان الحضريين فـى الدولـة و (ت٢) والمقصود به نسبة السكان العاملين فى قطاع اقتصادى معين الى اجمـالى السكان الحضريين العاملين بنفس هذا القطاع فى الدولة . ويمكن التميـيز كمثال بين مدينتى فيشى ولنز .

(المعدلين فى مدينتى فيشى ولينز)

	فيشـــى	لنـــز
ت١	١٩,٧	١٣
ت٢		
الصناعات الاستخراجية	٣,٩	٢٢١
البنـاء والتشـييد	١٩	١٣
الصناعات المعدنية والميكانيكية والكهربائية	١٧	٤,٨
الصناعات الكيماوية	١٦	٩,٥
الصناعات الغذائية	٢٣	٦.٦

	فيشى	لنــز
صناعة النســيج	١,٢	١٦,٢
صناعة الملابس	١٥,٣	٩,٠
صناعات أخرى	١٣	٣,١
النــقل	٨,٢	٩,١
التجارة والبنوك والتأمين	٣٣	١١
الخدمات	٢٢	٧.٧

ويشير الجدول الى أن مدينة فيشى –وهى مدينة المياه المعدنيـــة – وحيث تزيد فيها أهمية الأنشطة فى القطاع الثالث (التجارة والخدمــات) وتتفق أهميتها مع أهمية الصناعات الغذائية (وحيث لها ٣ قطاعات نسـبة العاملين منها أعلى او مساوية ل (ت١) . أما لينز – وهى مدينة تعديـــن متخصصة – لا نجد فيها سوى أرقام ضئيلة لصناعة النســـيج تبعـــاً لأن معظم العاملين فى لنز من المهاجرين الأجانب الذين يعملون فى مصــــانع مجمعة مدينة ليل . ونلاحظ أن مدينتى فيشى ولينز توجد بهما فى صناعـة التشييد والبناء بأرقام عالية مساوية لأرقام الســـكان العـــاملين ، ونســبة العاملين فى صناعة التشييد والبناء فى معظم المدن الفرنسية خاصة تلــك التى ذكرناها ويبدو أن هذا الارتباط منطقى وأن هناك توازناً بين القطاعين المحسوبين لمدينتين ولجملة السكان الفرنسيين .

وتدل الأرقام التى أوردناها فى الجدول على أن ١١ قطاعاً مـــن القطاعات الاقتصادية التى يضمها الجدول يمكن تمييزها على محورين من الاحداثيات . واذا كانت العلاقة النسبية تابعة ، فإن النقـــاط التـــى تمثـل

القطاعات المختلفة تتوزع وفق انحدار ضيق بزاوية xoy ويمكن من ناحية أخرى أن نلاحظ أن هناك توزيعاً خطياً وفق مستقيمين متوازيين بنسب تزيد قيمة الارتباط فيها عن + ٥ ونلاحظ أن كل المدن التى تقع بين المستقيمين تدل على أن نسبة العاملين فى القطاعات المختلفة تتوقف على حجم المدينة وأن معظم السكان يعملون فى قطاعات متقاربة . ولوحظ من هذا التمثيل أن قطاع التجارة والبنوك والتأمين تصل الى ٧٨,٧ % من المدن التى تقع بين المستقيمين . أما الصناعات الاستخراجية فتصل نسبتها الى ٢,٥ % فقط أى أن هناك طرفين أعلى وأدنى يميز بين هذه النوعية من الأنشطة . أما المدن التى تقع تحت المستقيمين فالمدينة ليست مؤهلة بالأنشطة التى تأتى فى هذا الموقع والمدن التى تقع فوق المستقيمين فالمدينة مؤهلة للغاية بالأنشطة التى تأتى فى هذا الموقع . وتعتبر تلك الأنشطة ضمن قطاعات متخصصة فالصناعات الإستخراجية يصل نسبتها الى ٨٧,٢ % فى المدن التى تقع فى الأسفل و ١٠,٣ % فى المدن التى تقع فى الأعلى من المستقيمين .

وتشير هذه النسب الى أن استخدام التصنيف وفق القاعدة الاقتصادية لا تتماشى مع دقة هذا المقياس فلو أخذنا مثلاً أن القطاع الذى يتحقق له قيم ضئيلة أى تأتى فى الموقع الخامس أو العاشر بالنسبة لمجموع الأنشطة فان هناك حداً أدنى من المتطلبات الحضرية من هذا القطاع . وتقع قيم هذا القطاع فى أسفل المستقيمين اللذين أشرنا اليهما . واذا كانت نظرية القاعدة الاقتصادية صحيحة تماماً لوجدنا أن كل القيم التى تدل على الأنشطة تقع أعلى المستقيمين .

وعند تطبيق هذا المقياس على المدن الفرنسية نتج عن ذلك ست مجموعات من المدن .

١. المدن ذات الوظائف التخصصية (التعدين – النسيج – الصناعات المعدنية .
٢. المدن ذات الوظيفتين المتخصصتين (العواصم الاقليمية – المدن الادارية – مدن الاسواق – المدن السياحية) .
٣.و٤. المدن المتوازنه (أى المدن التى تقع فى وسط المستقيمين البيانيين الذين أشرنا لهما) .
٥. المدن التى لا تظهر فيها أنشطة متخصصة (وتقع أسفل المستقيمين وهى مدن عديدة تتكون من ٣/٤ المدن ذات الحجم ٢٠ ألف نسمة والأعلى منه)
٧. المدن قليلة التجهيز فى الأنشطة الثانوية (وهى مدن قليلة فى عددها) .

ولابد من الاشارة الى أن توزيع المدن وفق هذه المجموعات لا تتفق تماماً مع توزيع الفئات الحجمية لها . ولابد أن نذكر أيضاً أن معظم المدن – حتى الكبيرة منها – تعانى من نقص فى الأنشطة الثانوية والسبب فى ذلك هو أن باريس هى نطاق التركيز الحضرى الشديد ويحتاج هذا الأمر الى دراسة واسعة تبين هذه الحقيقة .

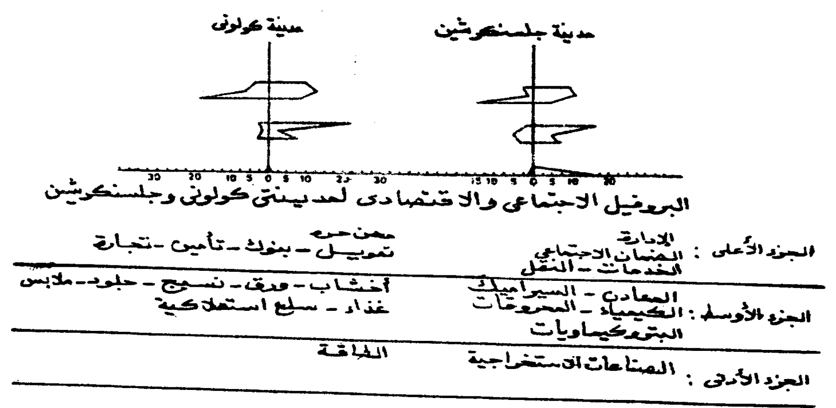
وهناك أساليب أخرى يمكن استخدامها وفق نفس المبدأ الذى وضعناه فى مقياس المعدلين ومن ذلك استخدام الأرقام الخاصة بتوزيع السكان حسب الأنشطة الاقتصادية خاصة اذا كانت هذه الأرقام تفصيلية. ويمكن أيضاً استخدام الأرقام الخاصة بتوزيع السكان حسب المعايير

الخاصة بالدخل النقدى والمعايير المالية الأخرى . واذا لم تكن تلك الأرقام متوفرة فيمكن اعداد استبيانات خاصة ودراسات لمدن بعينها ولكن مثل هذه الدراسات تكلف الكثير من الوقت والمال اذا قورنت بالفائدة التى يمكن تحقيقها من خلال الدراسة والبحث .

سادساً : استخدام النماذج البيانية

يتفوق الرسم البيانى على الجدول البسيط فى أنه يعطى بطريقة سريعة ومباشرة مقارنة بين المعطيات الاحصائية . وتتلخص النتائج من الجدول الاحصائى الأولى الذى يشمل النسبة المئوية للعاملين فى نشاط معين الى جملة العاملين فى مدينة بعينها فى امكانية إنشاء عدد من الرسوم البيانية تعطى صورة تفصيلية عن قطاعات الأنشطة الرئيسية فى كل المدن ، كما تعطى صورة واضحة للتطور النسبى لهذه القطاعات إذا وضعت المعطيات الاحصائية فى جدول يوضح سلسلة من الأرقام التطورية . وعن طريق الجداول يمكن رسم محور وسطى يتفق طوله مع نسبة الأرقام الإحصائية للأنشطة المختلفة وفق محاور تتحدد حول هذا المحور الوسطى ويمثل كل محور نوعاً من الأنشطة ومع توصيل نهايات هذه المحاور يعطى ذلك خطاً بيانياً يمثل الزيادة أو النقصان فى القيمة التى تمثل النشاط ويوضح ذلك الشكلين البيانيين المقابلين اللذين يقارنا بين مدينة كولونى التى تتربع على قمة المركب الحضرى وجلسنكيزشن وهى مركز صناعى تقليدى مع تخصص شديد فى قطاع التعدين . ويقلل من قيمة هذه

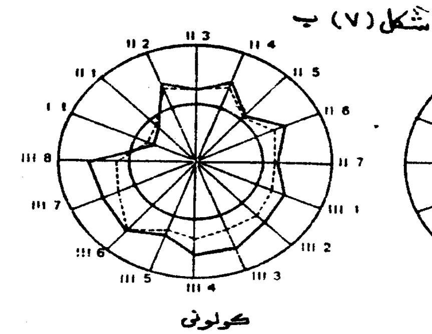
شكل (٧) أ



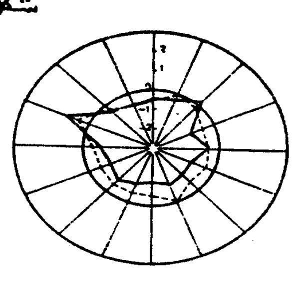
البروفيل الاجتماعى والاقتصادى لمدينتى كولونى وجلسنكرشين

الجزء الأعلى :	الإدارة الضمان الاجتماعى الخدمات – النقل	مهن حرة تمويل – بنوك – تأمين – تجارة
الجزء الأوسط :	المعادن – السيراميك الكيمياء – المحروقات البتروكيماويات	أخشاب – ورق – نسيج – جلود – ملابس غذاء – سلع استهلاكية
الجزء الأدنى :	الصناعات الاستخراجية	الطاقة

شكل (٧) ب



كولونى



جلسنكرشين

___ السكان المشتغلون فى عام ١٩٦١
----- السكان المشتغلون فى عام ١٩٧٠

التركيب الاجتماعى والاقتصادى للمدينتين فى عامى ١٩٦١ – ١٩٧٠

I – 1 الصناعات الاستخراجية
II – 1 الصناعات الحديدية
II – 2 الصناعات المعدنية الثقيلة
II – 3 الصناعات الالكترونية والصناعات الخفيفة
II – 4 الكيمياء
II – 5 الصناعات الخشبية – الورق
II – 6 مواد البناء

III – 1 التجارة الكبرى
III – 2 تجارة الجملة
III – 3 تجارة التجزئة
III – 4 النقل
III – 5 البنوك
III – 6 التأمين
III – 7 الخدمات العامة
III – 8 المهن الحرة

المقارنة أن كلتى المدينتين تدرس بمفردها وأن المقارنة لا تشـــمل كل العناصر التى يمكن المقارنة بينها .

وهنـــاك طرق تمثيـــل بيـــانى أخرى تســـمى المظهر الحضـــرى (البروفيل الحضرى) Les Profils urbains وعلى شكل بيانى واحـــد يمكن تمثيل ١٦ وظيفة حضرية فى كل مدينة حسب عدد العـــاملين فـــى قطاع معين وذلك من خلال الانحراف المعيارى الذى يحسب لكل نشـــاط . وتتركز قيمة الانحراف المعيارى حسب الحجم السكانى للمـــدن المختلفـــة ويظهر من اختلاف الأحجام التشتت الواضح جداً فى القيم ويفيد ذلك فـــى امكانية المقارنة بين القطاعات المختلفة وتمثيلها بيانياً ويمكن مـــن ذلـــك إعطاء صورة أكمل من الصورة التى أوردناها لمدينتى كولونى ونيكرشـــن والمقارنة بدقة بين الوظيفة الصناعية والوظيفة التعدينية وتطورهما فـــى خلال تاريخين مختلفين ١٩٦٠ – ١٩٧٠ .

ويمكن الاعتماد أيضاً على أشكال أخرى من لتمثيل البيانى مثـــل الرسوم المثلثية البيانية والصورة الحضرية الوظيفية كما ترد فـــى كتـــب خرائط التوزيعات(*) .

ســـابعاً : التصنيف الشـــامل

تسمح الطرق الحديثة فى التمثيل البيانى واستخدام الحاسب الآلـــى بانشاء تصنيفات حضرية أكثر تعقيداً . تعتمـــد علـــى عـــدد كبـــير مـــن

(*) الرتب وخرائط التوزيعات موجودةبوفرة فى المكتبات العربية أو كتاب مانكهوس Monkhouse . المعرب.

المتغيرات التى يقوم على أساسها سلسلة طويلة من المقارنات والتصنيفات التركيبية وأشار الى ذلك براين بيرى (١٩٧٢) الى استخدام ملخص بيانى توضيحى أمكن تطويره فى تصنيفات أخرى عديدة ومن أمثلة هذه التصنيفات ذلك الذى قام به سان جوليان وبومان فى عام ١٩٧٨ الذى يتركز على ابراز تصنيف الشبكة الحضرية الفرنسية Le réseau urbain وتميز هذا العمل بأساليبه الجيدة ونتائجه المهمة : فمن ناحية حاول هذا التصنيف بدلاً من الاعتماد على النسبة المئوية للقطاعات المختلفة (أى المقارنة بين الأنشطة الأولية والثانوية والثالثة وعلاقتها ببعضها) اعتمد الباحثان على تمثيل بيانى يشمل البروفيل (المظهر العام) للأنشطة الاقتصادية لمجموعات المدن المختلفة . ومن ناحية أخرى يتأسس هذا التصنيف على عقد مقارنات من فئات الأنشطة الاجتماعية الإقتصادية وتغيراتهما الزمنية والمكانية ويعتبر هذا التصنيف بالطبع أكثر تعقيداً وتركيباً من التصنيفات التى سبق أن أشرنا اليها .

١. تصنيف المدن حسب المظهر العام (البروفيل) للأنشطة : Les classement des villes selon le profil d´activités

تركزت الدراسة التى أشرنا اليها على ١٣٨ مجمعة حضرية فرنسية من فئة حجمية يزيد كل منها من المجمعات على ٢٠ ألف نسمة واختيرت هذه المجمعات خارج اقليم باريس وتعتمد الدراسة على تجميع الأنشطة الاقتصادية فى ٢٠ فئة عبر أربع سنوات تعدادية هى : ١٩٥٤ – ١٩٦٢ – ١٩٦٨ – ١٩٧٥ مع دراسة تفصيلية لعشر فئات أو أو أربع

وعشرين فئة إجتماعية إقتصادية لنفس المدن التى شملتها الدراسة وفى الفترة بين ١٩٥٤ و ١٩٦٨ .

وأمكن رسم البروفيل المتوسط فى كل تاريخ على مجموعة المدن التى أشرنا اليها باستخدام نسبة العاملين فى كل ٢٠ فئة مدروسة الى اجمالى العاملين .

وقد اتضح من الدراسة أن الأنشطة التى تظهر بنسبة أعلى هى الصناعات المعدنية التى تمثل ١٥ % من اجمالى الأنشطة (وتشمل تلك الفئة الصناعات الميكانيكية والصناعات التحويلية للفلزات والأجهزة الكهربائية والصناعات المعدنية الأخرى ...) وتمثل صناعة المبانى والأشغال العامة ١٢ % أما الإدارة والخدمات فتمثل ١٠ % . وعلى الاجمالى ظهر القطاع الثانى بنسبة ٤٠ % أما القطاع الثالث فيمثل ٥٠ % . وأشارت الدراسة الى أن البروفيل المتوسط يشير الى سبعة أنشطة فى زيادة منتظمة تلك هى الادارة ، والخدمات الخاصة ، والاتصال ، وخدمات الشركات ، وصناعة البناء ، والأشغال العامة ، والصناعات المعدنية والكيماوية .

وعلى العكس من ذلك كان هناك ثمانية أنشطة شهدت تناقصاً نسبياً يشمل ذلك صناعة النسيج والملابس ، والصناعات الاستخراجية ، والخدمات العامة ، والفندقة ، والصناعات الزراعية ، والغذائية ، وتجارة التجزئة الغذائية ، والصناعات المتنوعة والنقل . ويمثل مجموع الأنشطة الثانوية والثالثة حوالى ٤٠ % من اجمالى العاملين مع اتجاه نحو التناقص وتقدم نسبى فى التصنيع . وتزيد

أهمية هذه الأنشطة التى تتناقص أهميتها فى المدن التى يزيد سكانها عن ٥٠ ألف نسمة .

وانطلاقاً من هذا البروفيل المتوسط يمكن ابراز الخصائص الوظيفية ، وأهمية القطاعات الاقتصادية التى تقابلها . ويتضح من ذلك أن الوظائف الانتاجية التى يشمل القطاعات الصناعية نجد فيها أن هناك أربعة قطاعات ذات أهمية منها الصناعات الاستخراجية ، وصناعات النسيج والملابس ، والصناعات المعدنية ، والصناعات الكيماوية . ونجد أن المدن التى تتميز بسيادة الصناعة الاستخراجية والمعدنية تتميز بأن التجهيزات الحضرية فيها ضعيفة Sous – équipement خاصة فى أنشطة القطاع الثالث . أما الأنشطة الأخرى المتخصصة ومنها الدفاع والنقل تزيد فيها التجهيزات . ومع مقارنة الاهمية النسبية لقطاعات بروفيل الأنشطة الاقتصادية نجد أن هناك ١٨ فئة من المدن تتصف وفق التخصص الوظيفى .

التخصص الوظيفى فى المدن الفرنسية (١٨ نمط)

أولاً : المجمعات الحضرية شديدة التخصص (٢٨ مجمعة تمثل سبعة أنماط) :

أ. صناعات إستخراجية فقط	شديدة التخصص	فورباش
	تخصص متوسط	لنز
ب. صناعت إستخراجية	تعدينية	سانت إتيين
	كيميائية	ببتون

ج. صناعات أحادية النشاط	تعدينية	لوكريزو
	كيميائية	كامبرى

....

ثانيـاً : المجمعات الحضرية ذات بروفيل متخصص (٧١ مجمعة تمثـل ثمانية أنماط) :

أ. بروفيل صناعى (+ ٥٠ % فى الصناعة)

صناعات متنوعة	رومان – فوجير
صناعة معدنية	سـان نازير
صناعات كيماوية ومعدنية	بـورج

ب.قطاع ثالث (– ٤٠ % فى الصناعة)

الدفاع	طولون – برست
النقل	الهافر
الفندقة	فيشى – نيس
التنقل	مرسيليا
صناعات غذائية	كونياك
إدارة	رن – آراس

....

ثالثـاً : المجمعات الحضرية ذات بروفيل متوسط (٣٩ مجمعـة تمثـل ثلاثة أنماط) :

أ. صناعية	جرينوبل
ب. متنوع وغير متجانس	ليـون
ج. قطاع ثالث	بوردو – أورليان

وتتمثل مدن المجموعة الأولى – ماعدا تلك ذات الأهمية الأكـــبر ومنها سانت إتيين – فى قطاع محدود من الأنشطة الثالثة ويزيد دور هـــذه المجموعة من المدن بالنسبة للريف المحيط لها . وعلى العكس من ذلـــك نجد أن مدن المجموعة الثانية خاصة مجموعة الإدارة الفرعيـــة (مـــدن المجموعة الثالثة)، نجد أن هذه المدن تتميز بكونها مراكز للخدمـــات ولا تختلف وظائف المدن فقط وفق أحجام المجمعات حيث يشير الجدول الـــى ذلك .

ويمكن لنا أن نتساءل عما إذا كان هذا التصنيـــف هامشـــياً . واذا كانت صفة الهامشية تطال توازن الشبكة الحضرية الفرنسية ومواقع المدن وتخصصاتها الوظيفية أو أنه لم يشر الى الأهمية المكانية كما تشير الـــى ذلك نظرية الموقع المركزى Place centrale [٦] أو أنه لم يعتمد علـــى معطيات قاعدة الرتبة – الحجم Ra nk – size [٧] واذا كـــانت المقارنـــة الزمنية بين معطيات الجدول يتضح منها اختلاف فى الترتيب والتصنيـــف وميل الى التناقص فى التخصص الوظيفى خاصة فى الوظائف الصناعيـــة والخدمية مع زيادة نصيب الصناعة والخدمات فـــى الشـــبكة الحضريـــة الفرنسية .

٢. تصنيف المدن حسب التركيب الاجتماعى المهنى :

Le classement des villes selon la structure socio – prefessionnelle (c. s. p.) حتى نتمكن من دراسة تصنيف المـــدن

---

[٦] نظرية المواقع المركزية أسسها فالتر كريستالر الألمانى فى ١٩٣٦ ويمكن الالمام من قراءة كتب جغرافية العمران العربية .

[٧] قاعدة أسسها الألمانى زيف Zipf . المعرب .

أشرنا فى كل التصنيفات السابقة باعتبار الأنشطة وفـق عـدد العـاملين بمختلف القطاعات . ولكن عدد العمال ليس هو المؤشر الوحيد الذى ينبغى أن نحسب حسابه . يمكن أن نأخذ مؤشـرات أخـرى منـها المسـتوى الاجتماعى المهنى لأنه أكثر أهمية فى تمييز أنماط المـدن لأن الإعتمـاد على عدد العمال فقط يوضح مظاهر التشابه الواضح بيـن العـامل فـى الصناعة المعدنية وآخر فى الصناعة النسيجية وكذلك المدير فى الشركتين المختلفتين فى النشاط حيث يمكن اعتباره من ناحية مـا يمكـن تسـميته بالقطاع الثالث فى القطاع الثانى Le tertiaire du sécondaire والعكس صحيح . ولكن الفئات الاجتماعية المهنية تبرز الاختلاف بين الأنشطة وإذا أوردنا قائـمة بطبيعة العمل فى كل قطاع يمكـن تطبيقـها علـى كـل الانشـطة . الا أن الإختلاف يظهر فى إبراز خصائص كل فئة مهنية التى تختلف عن هذه الفئات فى المهن الأخرى . ويمكن أن يظهر ذلـك مـن خلال معامل الإرتباط بين العشرين فئة من الفئات الاقتصاديـة والأربـع وعشرين فئة اجتماعية مهنية يمكن أن تبرز أربعة أنماط مختلفة .

١. النمط الأول يشمل ٧ فئات من الأنشطة الإقتصادية التى ترتبط مع فئات C. S. P. (وهى الصناعات الكيماوية والزراعيـة الغذائية والصناعات المتنوعة والنقل وتجارة التجرئة الغذائيـة والمياه والكهرباء والغاز) .
٢. النمط الثانى ٥ فئات من الأنشـطة ذات علاقـة قويـة مـع مجموعة C. S. P. وتشمل العاملين غير المهرة فى صناعات النسيج وتجارة الجملة والإداريين والصناعات الاسـتخراجية

والمعدنية والفندقة وإدارة الأعمال والدفاع ويظهر التخصص في مجموعة هذه الوظائف .

٣. النمط الثالث يشمل الصناعات المعدنية مع ثلاث فئات إجتماعية هى الفنيون والمشرفون الإداريون والعمال المهرة .

٤. النمط الرابع يشمل ٦ أنشطة ثالثة مترابطة هى الخدمات الإدارية للشركات والإدارة والبنوك والتأمين .

ولا شك فى أن التطور الاقتصادى الحديث أدى إلى تطور فى نوعية الوظائف التى يمارسها العمال وفى توزيع هذه الوظائف فلا شك أن زيادة الميكنة الآلية فى التصنيع أدت الى تعقيدات متزايدة فى الإمكانات الفنية للعمال وفى تغير فى نوع الإدارة الصناعية وادت زيادة الصناعات الكبرى إلى زوال دور المعلمين (الأسطوات Patrons) الصغار مع زيادة فى دور العمال المهرة .

....

الفصل الخامس
المجـال الحضـــرى
(الحيز المكانى)

- مقدمــة
- أولاً : نشـــأة المدن .
- ثانيـــاً : الموضع والموقــع .
- ثالثـــاً : تغيـــر المواضـــع .
- رابـــعاً : اســـتهلاك الحيز المكانى .

***

الفصل الخامس : المجال الحضـــــرى (الحيز المكانى)

مقدمة :

لابد بداية من التمييز بين الإطار Le cadre والمجـــال espace والأرض Le sol . فالإطار الذى نشأت فيه المدينة هو المعطيات الطبيعية فقد يكون اطار المدينة منطقة سهلية أو وادياً جبلياً ... ذا مناخ معين يمكن التفرقة فيه بين مناخات محلية للمدينة ويعتبر هذا المكان متغيراً فى أهميته وفى طبيعته فقد تكون الأرض مشكلة من صخور صلبة أو مستنقعات ... وتعتبر الأرض مناسبة لنمو نوع معين من النبات الطبيعى . ذلـــك هـو الوسط الطبيعى Le milieu naturel .

أما المجال الحضرى L´espace urbain فهو شئ آخر يتمثـــل فى الظاهرات التى هيأها الإنسان لصالحه وأدت هـــذه الظـــاهرات الـــى تعديلات فى الطبيعة أو تكيفت مع معطياتها .

وتمر الظاهرات الحضرية بمراحل تطورية عديدة وقد يكون هـذا التطور مستمراً . وينتج عن التطور تغير فى الظروف التى تعيش فيـــها المدينة لتصبح أكثر مناسبة لحياة الإنسان واحتياجاته . ولكن الإنسان مـــن ناحية أخرى قد يتغير وفق ما تمكنه الظروف الطبيعية . وفى كل الأحوال نجد أن الظاهرات الحضارية أمور مركبة ومعقدة تتعدد أشكالها ومظاهرها التى تتطور مع مرور الزمن وتختلف هذه الظاهرات من مجتمع لآخر كما تختلف العوامل التى تؤدى الى وجود هذه الظاهرات .

المجال الحضرى إذن هو امتداد ، وحجم ، ومسافة ، وعلاقـــات ، وكحقيقة مركبة مرئية وغير مرئية ، وكفاعل ، وكمفعول ، ولابـــد مـــن

دراســــة الحيز من هذه الزوايا المختلفة ولعل المنهــج الاقتصـــادى أفضل المنـــاهج لدراســـة المجال الحضـــرى خاصـــة وأنه يوضـــــح تمامـــاً الدور الذى تلعبــه العوامـــــل الاقتصــــادية التـــى تشــــكل الحيــــز الحضــــرى (الحيز) كما يوضح " الحاجات " و " الرغبات " و " القيــم " التى تلزم لسكان المدن .

وأما عن الأرض Le sol فهى الإمتداد المكانى للمدينـــة ويمكـــن تسميته مباشرة بالحيز التى تتأسس فوقها الظاهرات البشرية التى تنتج مــن استغلال الإنسان للأرض بأشكاله المتعددة وتتشكل الأرض وفق عوامــــل متعددة ومعايير كثيرة ويمكن فى هذا المجال إنشاء عدد من الخرائط منـــها طبيعة الإسكان ، والتوطن الوظيفى ، والأرض.وهو المجال الذى يخضـــع لعمليتى البيع والشراء كما يخضع للتقسيم ولكنه لا يمكن نقلـــه أو تغيـــير إنتاجيته . وتعتمد الظاهرات التى تقوم عليها الأرض وفق عوامل متباينة : عملية وتاريخية واقتصادية واجتماعية ورمزية وسلوكية ... وتتأثر كـــل هذه العوامل المركبة بالنواحى المالية التى تتعلق بالأرض .

أولاً : نشـــأة المـدن

يمكن القول أن المدن قد نشأت تبعاً لثلاثة دوافع أساسية : الدوافـع الاقتصادية والدوافع السياسية والدوافع العسـكرية . ويمكـن اعتبـار أن الأخيرة يمكن أن تندرج تحت الثانية . وهكذا فإن كل مدينة تعرّف بـالدافع الذى من أجلها قامت ، والإختيار الأساسى للمكان لكى تنشأ فيه مدينة .

١. الدوافع الاقتصادية :

تتعدد هده الدوافع ويكثر الجدل حولها ؛ فيرى بعض البـاحثين أن نشأة المدن وظهورها تنمو مع تقدم تقسيم العمل الذى يعتبر دافعاً أساسـياً فى ظهور المدن ، وتتبع المرحلة الزراعية والاستهلاك الزراعى الذاتـى Autoconsommation [١] مرحلة تتنوع منها الحرف.

تظهر فئة التجار الذين يتحكمون فى عملية الإنتاج وتظهر أهمية الـدورة المالية . وتنمو معها النقل ، وتتعاظم معها العمليات التجاريـه وتزيـد أعداد الوظائف : خاصة بالنسبة للنبلاء الذيـن يمتلكـون الأرض ولكـن الفلاحين يقومون باستغلال الأرض.ويظهر دور التجار ورجـال البنـوك والحرفيين فى المنطقة.وتختار المدينة لنفسها موقعاً يهيؤها لأن تكون ميناء بحرياً أو نهرياً تزيد من خلاله العلاقات مع الخـارج وتزيـد المبـادلات التجارية أو كما يقول بعض المتخصصين " أن المدينة بنـت التجـارة " .

---

(١) أى الإنتاج من أجل الاسبهلاك . المعرب

ومع ظهور التجارة وزيادة أهميتها يزداد تركز السكان لحاجة التجار الـــى الخدمات الأساسية التى تتكاثر فى المدن وتزيد الحاجة الى الكثـــير مــن الخدمات مع زيادة السكان.وكانت نشأة هذه المدن وتركزها فــى منــاطق الحضارات القديمة التى تمتد فى بعض الأماكن حتى عصرنا الحالى مــن خلال إزدهار المدن وإنتعاشها .

وهناك جيل آخر من المدن نمت بدافع إقتصادى لا يقل أهميــة ، ذلك هو الصناعة التى بدأت فى انجلترا مع عام ١٧٨٠ الذى ظهرت فيـها الصناعة فى داخل المســاكن وظهرت تجمعـــات الحرفييــن وعمــال الصناعة . وساعدت الرأسمالية على تشجيع الصناعة وتحسين الأســاليب التقنية وتحولت عمليات التحضر فزادت أهمية المدن القديمة . وتحولــت الى مدن جديدة وميلاد مدن حديثة يزداد فيها التخصص الحرفى فتظـــهر مدن التعدين ومدن الصناعات المعدنية وصناعات النسيج ... وتختفى مــن خريطة التحضر المدن القديمة التقليدية ويظهر عدد هائل من المدن الجديدة الصناعية .

وانتشرت هذه الظاهرة فى كل أرجاء العالم إلا أن اوربا الغربيــة كانت أولى المناطق التى تأثرت بالصناعة وازدادت معها هجرات السـكان الأوربيين خاصة الى أمريكا الشمالية وأستراليا . وأنشأ المهاجرون هنــاك عدداً كبيراً من المستوطنات تأثرت جميعها بعاملين أساسيين هما :
التجارة والصناعة إنعكست آثارهما على أوربا . وانتقلت الصناعة ومــا ترتبط به من تجارة الى روسيا الأوربية خاصة بعد الثورة البلشفية ١٩١٧ فأدى ذلك الى تضخم المدن حتى وصلت الى مرحلــة الإنفجــار خاصــة بالنسبة للمدن الصناعية حتـــى ســمى بعضــها بمــدن العمــال Cités

ouvrières وترتبط نشأة المدن فى هذه المناطق تبعاً لمحاولـــة إشـــباع الاحتياجات الأساسية وتدير الدولة المدن وما يتبعها ويظهر فى ذلك الدافع السياسى .

ب. الدوافع السياسية :

تحاول كل دولة السيطرة على أراضيـــها وإدارة شـــئون ســـكانها وتجتهد فى ذلك بانشاء محلات عمرانية يعيش فيها السكان وتهيئ لهم فيها التجهيزات والمنشآت التى تسهل لهم استغلال الموارد المتاحة فـــى هـــذه الأماكن . وكانت الدول فى الأيام الماضية تحاول أن تجد الموارد الازمـــة للسكان حتى لو أدى الأمر الى بسط النفوذ على أرض تقع خارج حـــدود الدولة ذلك ما فعل الإسكندر الأكبر عندما أسس الإمبراطورية اليونانيـــة . وتلى ذلك الرومان فى إحتلالهم لمساحات شاسعة من الأراضى . كما جاء بعد ذلك القوى الإستعمارية التى سيطرت فى البداية من قبل دولتى شـــبه جزيرة أيبيريا (أسبانيا والبرتغال) على أمريكا اللاتينية . وجاء بعدهـــم الفرنسيون والإنجليز فى أمريكا الشمالية وتدخلت بعد ذلك قوى اوربيـــة متنوعة أنشأت مستوطنات فى أماكن خارج اوربا وكـــانت معظـــم هـــذه المستوطنات موانئ بحرية ترتبط ارتباطاً مباشراً مع العاصمة الأوربيـــة. وسهلت من خلال تطور النقل البحرى الإتصال بين الموانـــى الأوربيـــة والمستعمرات ومن ثم نشطت التجارة بين الجهات المختلفة من العالم.وكان ذلك بالطبع من خلال استغلال الموارد المحلية فى المستعمرات وتصديـــر هذه الموارد الى الخارج ومن ثم كانت الدوافع سياسية واقتصادية .

وكان للسياسة دور أيضاً فى إنشاء العواصم الجديدة مثلما حدث فى أنقرة فى تركيا وكانبرا فى أستراليا . وأضيفت الى تلك السياسة، الدوافع الاقتصادية والاستراتيجية كما حدث فى حالة برازيليا فى الداخل وتنمية الوسط الغربى البرازيلى الذى تندر فيه السكان ، كما يقل فيه استغلال الموارد وكان الهدف هو تعمير هذه المنطقة وإعطائها أهمية سياسية واجتماعية . وكانت سياسة المدن الجديدة مبدأ شاع وإنتشر فى دول العالم المختلفة فى السنوات الحالية . وكان الهدف هو إعطاء سلطة سياسية فى المدن وجعل المعيشة فيها أكثر راحة وطمأنينة . وذلك من خلال بناء مساكن جديدة وتجهيزات تتناسب مع إحتياجات السكان وفرص عمل متاحة قريبة من المساكن وإنشاء المساحات الخضراء مع المساكن ومقار العمل وتنظيم حركة المرور لوسائل النقل المعتادة وللمشاه .

وتتفق ذلك مع مبدأ إعلامى هو " فن جديد للحياة " Un nouvel art de vivre .

وتنطلق تلك المنجزات المعمارية من معايير إقتصادية تطورت وفق أساليب أكثر مناسبة من تلك التى كانت موجودة فى وقت سابق ؛ فهناك مدن تعدينية هجرت وتحولت الى مدن أشباح Ghost cit és فى الهضاب الغربية فى الولايات المتحدة وفى مرتفعات ديامانتينا فى البرازيل . وقد يأتى بعد ذلك مدن الفحم فى الأحواض الأوربية التى لازالت تنتظر تحولها الى مراكز عمرانية تسهل الإقامة فيها . وقد تحول البعض منها الى مدن تجارية وإدارية إضافة الى الأنشطة الصناعية التقليدية خاصة فى تلك المدن التى نشأت فى مواقع مناسبة للتجارة وللنقل ولمواقع التى نشأت فيها الصناعة على الموارد

المحلية فى هذه المواقع مثل المناجم والصناعات الثقيلة . وقد تنتهى الوظيفة الأولى التى من أجلها نشأت المدينة ، مع التحول الوظيفى الذى أشرنا اليه ، وقد يصيب هذه المدن الركود أو الزوال وعلى أية حال فإن إستمرار وجود المدينة وتنميتها يخضع لعوامل مشجعة على استمرار الاستقرار فى نفس الموقع الأول الذى نشأت فيه المدينة والدينامية التى يتصف بها الموقع .

ج. الدوافع العسكرية :

تخضع المدن الدفاعية حال قيامها للمعايير والإعتبارات الإستراتيجية دون أن يكون هناك فى بعض الأحوال ارتباط بين الدفاع والوظيفة التجارية . وتظل النواحى العسكرية هى العامل الأول فى وجود المدن واستمرارها مع إنشاء المعالم الدفاعية خاصة فى نقاط الحدود التى تتطور أحياناً وفق اعتبارات اقتصادية الى مدن تجارية مثل بيزانسون وميتز ... ولكن معظم هذه المدن تحافظ على وظيفتها الدفاعية والعسكرية مع انشاء حصون وقلاع وحياة تسودها النشطة العسكرية خاصة تلك التى أسسها ملوك فرنسا فى شمالها الغربى لتكون فى مواجهة جيوش ملوك انجلترا . ولكن الطبيعة الدفاعية قد تحولت فى هذه المدن الى مدن ذات طابع سياسى ووفق ما يتهيأ لهذه المدن من الوظائف الأخرى ما يسمح به مواقعها .

ثانيـــــاً : الموضـــع والموقـــع :

لا ينبغى الخلط بين تعبيرى الموضع والموقـــــع . فـــالموقع هـــو الظروف البيئية العامة لمدينة ما ، أما الموضع فهو المكان المحدد التـــى تظهر فوقه المنشآت الحضرية . فمدينة ليون مثلاً تشغل موقعاً مهماً لأنــها نقطة إلتقاء نهرية Carrefour كما أنها تحتل موقعاً فوق هضاب فورفيير Fourvières. وأنشأ الرومان مدينة ليون لتكون عاصمة تتميز بموقعـــها المناسب للنقل والاتصال . كما أنهم إختاروا موضعاً يسهل منه الدفاع مـــن مرتفعات تشرف على السهول الفيضية الرطبة . وقد استفادت مدن الوسط الشرقى فى الولايات المتحدة من موقعها الميناثى تشرف منها على المحيط الأطلنطى فى مواجهة الموانئ الأوربية . ولكن هذه المدن تطـــورت فـــى مواضع مصبات نهرية خليجية عميقة مستفيدة فى موضعها بخط الســـقوط Fall line [٢] . ولم يصبح الموضوع الحالى لهذه المدن متأثراً بالتـــاريخ البعيد ولكنها تجاوزت العوامل التاريخية وعبرت خط السقوط وتخطته بـــل وتحولت عنه فهجرت هذه المواضع الأصلية . أما مواقع هذه المدن فقـــد استمرت فى أهميتها بل وزادت نتيجة للإختيار الجيد للمواقع .

وتزيد أهمية الموقع مع السهولة فى المواصلات واســـتثمار هـــذه السهولة حيثما تفعل المدن التجارية والمدن الإدارية . وقد يعـــوق إمتـــداد

---

[٢] المقصود بخط المساقط أو خط السقوط هو تتابع الشلالات التى تصب بها الأنهار القصيرة بمنطقة جبال الأبلاش والتى تصل مصباتها الى خلجان تتسم بها السواحل الشرقية للولايات المتحدة . المعرب .

المدينة الوظائف الدفاعية والقلاعية وصعوبة الوصول اليها خاصة في الوقت الراهن حيث تزيد اهمية النقل وانتشار الحضارات والمدنيات .

وتتعدد المدن التي تقع على ساحل البحر ، وعلى طول النهر، ذلك لأنها طرق ملاحية طبيعية تجذب السكان فتزيد تركزهم وحركتهم دون تكاليف عالية باعتبار أن النهر طريق طبيعي لا يحتاج الى تعبيد أو تهيئة للملاحة.وقد يؤدى وجود النهر الى نقطة إرتكاز نحو التوغل في داخل القارات مثلما حدث في وسط الولايات المتحدة حيث سهل الوصول اليه طريق البحيرات العظمى ونهر المسيسبي . وقد تشير خريطة المدن في العالم الى أهمية الأودية النهرية والسواحل التي تطل عليها المدن . وتنشأ في هذه المدن مظاهر حضرية مهمة تشغل نقاطاً ذات موقع مهم ويظهر ذلك في موانئ المصبات الخليجية مثل مدينة لندن ونهر التيمز ، ومدينة روان ونهر السين ، ومدينة بوردو ونهر الجارون . وساهم في تطوير هذه المدن إنشاء الكبارى على الأنهار وقد نمت مدن أخرى داخلية على هذه الأنهار نفسها مثل ليون وباريس وسانت لويس (الولايات المتحدة) وبلجراد ومناؤس وكلها شواهد على أهمية الموقع النهرى .

ويزيد من أهمية الموضع البحيرات والبحار والطرق البرية في اجتذاب المنشآت العمرانية فالطرق البرية التي إمتدت عبر الواحات في المناطق الصحراوية وطريق الحرير الذى كان يمتد من الصين الى بلدان البحر المتوسط ونشأت المدن في مداخل الوديان الجبلية وعند نهايتها . ومثال ذلك مدينة جرينوبل التي تقع في قلب الألب الفرنسية عند ملتقى واديين مهمين . وتقع مدينة انسبروك في مخرج نهر مهم ، ويعتبر دنفر ذات موقع ينفتح على أرض صخرية ، وتقع مدينة كاتماندو (في نيبال)

على طريق التبت . وأسست مدينة مدريد بالقرب من ممر جودراما . وقد ساهمت مواقع هذه المدن جميعاً فى تطوير الوظيفة الدفاعية منها والقيام بحماية ممرات نهرية أو جبلية ذات أهمية كبيرة . وبالمثل فان المدن الدفاعية نشأت فى سهول مفتوحة غير أن تحصينها كان مهماً مثلما كانت باريس التى كان لابد من تحصينها فى مواجهة الغزوات التى كانت تأتى من الشمال الشرقى .

ولا يقل عامل الموقع والموضع أثراً حتى فى السنوات الحالية خاصة فى حالة المدن الإدارية التى تستوعب أعداد متزايدة من السكان . والتى تعتبر أقطاباً جاذبة للسكان وللبضائع إضافة الى مدن ذات وظائف حضرية متخصصة مثل المدن التوابع ومدن المنامات التى تساهم فى تطوير الأقاليم حتى ولو كانت ذات موقع منعزل .

وتزيد أهمية الموقع نتيجة للتقدم التقنى فى مجال النقل وفى مجال البناء (المدن التعدينية والمدن البترولية) وهى مدن نشأت لظروف خاصة أدت الى قيامها باختيار الإنسان ودون اعتبار للعقبات التى قد تعترض المواقع والتى لا يتهيأ فيها ظروف جيدة للمواضع المختارة ولا تمر بنفس مراحل التطور التى مرت بها المدن الأخرى القريبة .

أما المدن ذات الخلفية التاريخية الطويلة فان مواضعها تعتبر استجابة لفرض محدد تفرضه متطلبات العصر الذى نشأت فيه المدينة ، وفق ما يتهيأ لها من ظروف طبيعية إيجابية ولذلك تعتبر مواضع تلك المدن مختارة بعناية ولكنها لا تتوافق مع تراكم السكان وزيادة تركزهم . غير أن بعض تلك المدن تستجيب لمتطلبات النقل الحديث .

ولكن مواقع ومواضع المدن تخضع فى كل الحالات لاعتبارت قد تكون عشوائية فى اختيار الموقع والموضع إزاء التطورات الحديثة ومدى تلاؤمها معها،كما قد تكون المواقع والمواضع من ناحية أخرى جبرية وفق صدفة طبيعية مهمّة ذات أهمية خاصة منها التضاريس والماء والمناخ المحلى ... فمدينة باريس بالتحديد قد نشأت فى ملتقى وادى ملاحى هو نهر السين والطريق البرى الذى يربط شمال فرنسا واقليم اللوار واختيرت جزيرة السيتيه cité موضعاً مفضلا لإنشاء مدينة باريس لأنها سمحت بواجهتين نهريتين للنهر كما هيأ ذلك للمدينة حماية طبيعية وبعيداً عن المستنقعات النهرية والتلال المرتفعة التى تنتشر فى الهضاب الشمالية وفى جنوب نهر السين .

وهناك مواضع بعينها كانت ملائمة لقيام المدن خاصة تلك التى تسمح بسهولة فى الحركة ومن ثم فى المبادلات التجارية مثال ذلك مواضع الموانئ الساحلية التى ترتبط بظروف طبيعية مناسبة مثل مدن مرسيليا وبريست وريودى جانيرو وتلك التى ساعدت المصبات النهرية فى نموها مثل مدينة سلفادور فى سهل ساحلى مهم مثل بورسعيد[٣] وجزيرة فى أرخبيل بحرى مثل ستوكهولم وسنغافورة وبومباى ، أو فى شريط ساحلى منفصل عن الشاطئ مثل رسيف ، وفوق تلال تطل على خليج كبير مثل مدينتى الجزائر ونابولى ، أو فى مصب خليجى مثل بوينس أيرس ومنتفديو والهافر ، أو فوق جزيرة تقع بين ذراعى النهر مثل بلم ، أو على جزيرة طولية مثل نيويورك وكلها مواضع تسهم فى تسهيل الاتصال والمبادلات التجارية .

---

[٣] المعرب .

وترتبط المواضع بالمجارى المائية المهمة كعــامل أساســى فــى اختيار المواضع التى نشأت عليها المدن مثل تور ولندن ، أو فى مدينتــى توأم مثل مينابوليس وسانت بول ، أو بالقرب من مسقط مائى أستغل فــى توليد الطاقة الكهربائية مثل مدن خط المساقط فى الولايات المتحدة .

ولا يقل تأثير التضاريس المحلية أهمية فى اختيار مواضع المــدن خاصة بالنسبة للمدن الدفاعية أو قد لا تسمح الظــروف الســهلية بنشــأة المساكن فترتبط المنشآت بالمواضع المرتفعة خاصة فى السهول الفيضيــة فى المناطق الرطبة والسهول المنخفضة والمســتنقعات . وهكــذا ينشــئ الإنسان مساكنه بعيداً عن السهول خاصة تلك التى تتعرض للفيضانات مثل مدينة ليل فى وسط مستنقعات ديل Deûle ، وكذلك مدن دبلن وستوكهولم . وقد تسمح التلال المنفصلة عن كتلة صلبة مرتفعة أو من هضبة مجاورة مثل سالز بورج ولاون وتول ، غير أن هناك مدناً تنشأ فى الجانب الأكثر صعوبة فى ارتياده لإعتبارات دفاعية مثل مدينتى بيزانسون وبرن .

وتحاول كل المدن التى تختار موضعاً يلعب الماء فيه دورا مــهماً ليس فقط كمجرى ملاحى ذا أهمية خاصة بل كمصدر مياه لازمة لحيـــاة السكان ومعيشتهم ، أو إذا كان الماء فى صورة آبار تتوزع فى الصحارى وتحدد أماكن الاستقرار المناسبة . بل يعتبر المـــاء هــو المحــدد الأول والأساسى فى اختيار المواضع الذى قد يرتبط بالخط الذى يفصـــل بيــن التربات المسامية وغير المسامية خاصة عند أقدام الإنحــدارات فتتــوزع المدن فى هذا الخط وكأنها " مسبحة (أو عقد) " متصلة مثل المدن التــى تقع عند أقدام الألب الشمالية وقد يعتبر الموضع المرتبط بالمـــاء صدفــة

إيجابية مثل موضع ديجون ، وفى مواضع المدن الدينيـــة ذات المواضـــع الجبلية مثل مدينة القدس .

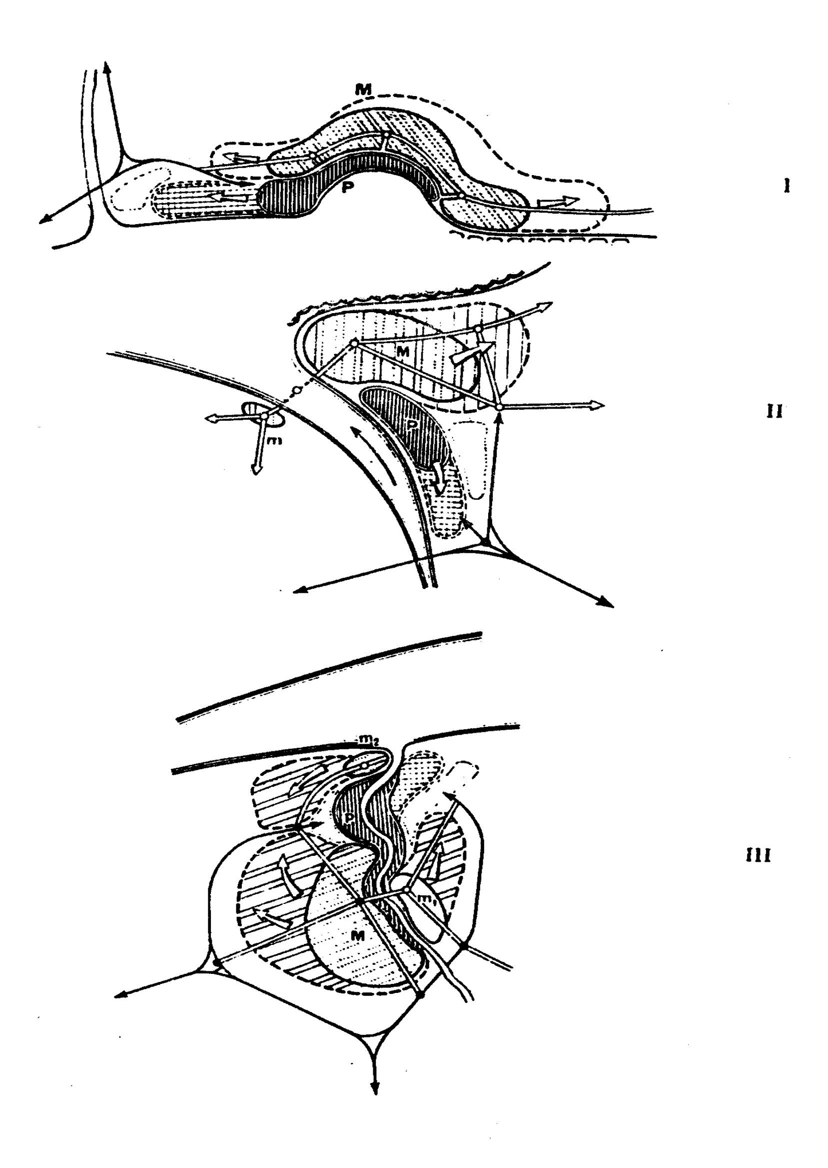
ثالثـــاً : تغير المواضـــع

تتغير العوامل المؤثرة فى الموضـــع بتغـير الأزمـــان ومـــرور العصور ؛ فالمدن الدفاعية مثلاً كانت تهتم بالتحصينـــات الدفاعيـــة مثـــل القلاع والحصون التى تطورت الى الإهتمام بالحماية الطبيعية أى إختيـــار مواضع مكانية تكفل للمدينة القدرة على الدفاع عن ثرواتها . ومع التطـور لم تصبح لهذه المواضع أهمية كبيرة بعد تطور وسائل الحرب الحديثـــة ، كما كفلت الوســـائل التقنية الحديثة اهتماماً بالدفاع بوسائل أخـــرى أكـــثر تقدماً .

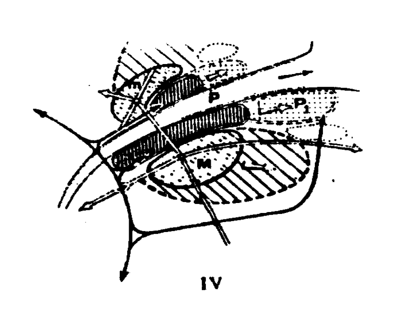
وترتب على ذلك الإجتهاد فى تغيير المعطيات الطبيعية للدفاع مثل المستنقعات التى أصبح تجفيفها أكثر جدوى . وينسحب ذلك على تمـــهيد وتسوية التلال وردم الخلجان وإنشاء تجهيزات مينائية ساحلية خرسانية .

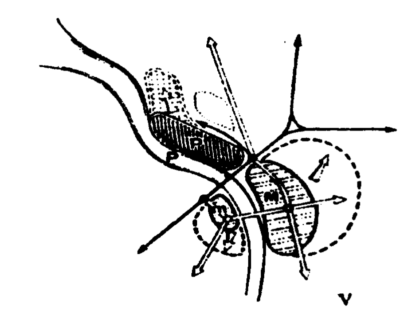
وتطورت الأمور الى ما هو أكثر مع تطور وسائل النقل الصناعية خاصة بالنسبة للنقل فى القنوات ، والنقل بالسكك الحديدية ، والســـيارات. وهكذا تعدلت متطلبات الموضع الجديدة وتبدلت العوامـــل التـــى تختـــار لمواضع المدن الحديثة ولم تصبح للمواضع القديمة أهمية تذكر .

ويظهر التغير فى هجرة المواضع التى كانت فى زمن ما محـــوراً للحياة الحضرية . ويتم التغير فى أغلب الأحوال بطريقة تدريجية لا فجائية أو طفرية ؛ فموضع مدينة ليون مثلاً التى أنشئت فوق تلال فورفيير وعلى



شكل (٨)





أنواع الموانى

I - خطة ميناء يقع على خليج : M المدينة - P الميناء.

II - خطة ميناء يقع على مصب نهرى : M المدينة - P الميناء

III - خطة ميناء يقع على ضفتى النهر قريب من المصب : M المدينة - P الميناء
m1 الامتداد على الضفة الأخرى.
m2 المنشآت المينائية

IV - خطة ميناء على ضفتى النهر بعيداً عن المصب : M المدينة - P الميناء
P1 - الصناعة
m - الواجهة المينائية

V - ميناء نهرى مجاور للمدينة : M المدينة - P الميناء
m الواجهة المينائية

تابع : شكل (٨)

جانبى نهر السون فى العصور الوسطى أضيفت لهذه المدينة أحياء جديدة فوق شبه الجزيرة الواقعة بين نهرى السون والرون فى القرنين السابع عشر حتى التاسع عشر ، ثم أضيفت اليها مساحات واسعة نحو الجنوب الشرقى مع بداية القرن العشرين . وما أن مضت عشر سنوات حتى أصبح الحى الذى كان هامشياً مركزاً إدارياً أنشئت فيه العديد من التجهيزات الواسعة حتى فى مجال الثقافة والتجارة . وتلك هى الحال نفسها فى تطور معظم مواضع المدن الأوربية . وقد أدى إمتداد السكك الحديدية الى إنشاء موضع مزدوج بين الأحياء القديمة وحى المحطة وإنشاء شارع واسع يربط بين المنطقتين يمتلئ بالمتاجر ووسائل النقل المتعددة .

أما فى البلدان التى خضعت للإستعمار فيظهر فى معظم مدنها ازدواج فى مواضعها ويتضح ذلك مثلاً فى القصبة (الحى القديم) فى مدينة الجزائر التى نشأت فوق التلال المجاورة لها ، التصقت بالمدينة الاستعمارية (الحى الأوربى) التى يتوسطها ميدان فسيح يشرف على البحر . وأصبح هذا الحى مقراً للحكومة الوطنية . وتنطبق هذه الظاهرة على معظم مدن شمال افريقيا التى تحولت فيها المدينة médina (الحى القديم) وأصبحت مرتبطة بالحى الجديد ويظهر ذلك أيضاً فى مناطق أخرى من العالم ، فالهند تحتوى على نماذج عديدة من ظاهرة الازدواج الموضعى مثال حال مدينة دلهى القديمة والجديدة . كما تتضح الظاهرة فى المدن الذى كان لسكانها أهمية فى مجال المدنيات الحضرية التى تأسست فيها المساكن من الأحجار وأنشئت الأحياء الأوربية بمواد بناء أحدث .

وفى الدول التى كانت مستعمرة منذ زمن طويل، كان التغير فيها شاملاً مثلما حدث فى المكسيك الذى كان لشعوب الأزتك فيه حضارة مدنية قديمة . وإختفت معالم هذه الحضارة مع الإستعمار الحديث . ولم يبق فى مدينة المكسيك العاصمة آثار لتلك الحضارة سوى الخرائب والأطلال التى تختفى معالمها تدريجياً . واختفت حضارة الهنود الأمريكيين فى معظم دول أمريكا اللاتينية وليس هناك مظاهر تدل على خصائص الحضارة الهندية (الحمر) أمام الطغيان للحضارة الإستعمارية والتى تطورت فيها المدن على نسق تطور المدن الأوربية .

فمدينة سلفادور (باهيا) كانت تحتل مدخل خليج بحرى هبطت منه الى سهل ساحلى ضيق يحاذى الخليج . وأنشئت فوق هذا السهل الميناء. وفى السنوات المعاصرة تطورت ظاهرة الإطماء فى الخلجان . ونشأت المعالم العمرانية فوق هذه الأراضى وأُسست فوقها طرق جديدة تربط بين الأحياء المرتفعة الى الأحياء السهلية المصاحبة لإنشاء الميناء . وامتدت المعالم العمرانية واتسعت بحذاء الشواطئ المحيطة . وسمح إنشاء الطرق الرئيسية autoroutes بامتداد المدينة الى ما يزيد على عشرات الكيلو مترات . وحدثت نفس الظاهرة فى مدينة ريودى جانيرو التى أنشئت على خليج أيضاً مما سمح بإنشاء طرق واسعة وأحياء ساحلية كثيرة بل وامتدت المدينة فوق ما يقارب خمسين كيلو متراً من الشمال الى الجنوب مما أعطى الفرصة لإنشاء نواة مركزية أخرى ماكانت إلا مستنقعات واسعة لمدة خلت لا تتعدى عشرين عاماً .

أما فى الدول التى أتيح للسكان فيها (خاصة فى المستعمرات الأوربية) الحق فى الاختيار المطلق فانتهى الأمر فيها الى اختفاء السكان

الأصليين ونشأت فيها مدن حديثة شيدت وفق المعايير الحديثة . وترتـــب على ذلك تزحزح فى المواضع الأصلية مثل مدينة سانت بول (الولايــات المتحدة) على التلال الممتدة فى شرق نهر المسيسبى وأنشئت فيها محطـة سكة حديد كبيرة قريباً من الميناء الذى تأسس فيه حى نشـــط . غــير أن اهمية النقل الحديدى أتاحت الفرصة لانتقال العمران على الجانب الغربــى من النهر التى إمتدت نحو الشمال ونشأت فيه حـــى الأعمـــال المركــزى والإدارات العديدة والتجارات الواسعة مع إنشاء طرق سيارات واسعة .

وكانت مدينة نيويورك تحتوى على حى منهاتن وهو نواة المدينة، ولازال هو المركز المالى ونشأت فيه ناطحتان للسحاب مع مركز تجـارى دولى وتركز هائل للبنوك ومكاتب الأعمال فى مانهاتن العليا ممـــا خلــق نوعاً من المنافسة بين المنطقتين التى إنتهت بالتوسع فى بنـــاء ناطحــات السحاب التى تشرف على شبه الجزيرة.غير أن الأرض المواجهة لنــهرى هدسون وهارلم قد تغطت بمبانه جديدة ترتبط بمراكز أخرى مثـــل حـــى لونج آيلند الموازى لساحل المحيط .

وتتقطع بعض الأحياء أحياناً بأذرع بحرية كثيرة تؤدى الى تقطــع المبانى فيها وإعطاء الفرصة لإنشاء مراكز أعمال عديـــدة وبصعوبــات واسعة فى النقل فى مواجهة التقنيات الحديثة .

ومثال على ذلك ضفتى نهر السين بعد مدينة روان حيث لم تنشــأ عليها كبارى (جسور) إلا منذ ثلاثين سنة مضت . والأمر نفسه بالنسـبة لنهر اللوار فى مواجهة مدينة سانت نازير التى تعتبر معلماً حديثاً . وقـــد مضى وقت طويل على إنشاء جسر فى مضيق البســـفور الـــذى يربــط المنطقتين فى إستانبول . وكذلك الأمر فى مصب نهر مرســـى Mersey

الخليجي الذى أنشئ فى منطقة نفق تحت الماء وتفرعات منه وأنشئ معه إشارات للمرور . ويمكن لكل متخصص أن يعرف مشكلة نيويورك والكبارى والأنفاق التى كان لابد من إنشائها والتى لازالت تعانى من الربط بين مانهاتن والضواحى . واستفادة مدينة سنغافورة بموقعها الجزرى فى انشاء مناطق صناعية جديدة وتصل الى إنشاء سبع مدن جديدة فى مشروع ينتهى فى عام ٢٠٠٠ . وأول هذه المدن هى مدينة صناعية سكنية تشرف عليها مباشرة سلطات الدولة فى جزيرة چورنج Jurong .

وفى خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين تغيرت الظروف وتبدلت . وقد أدت الضرورة الى تأسيس المدن الصناعية بالقرب من الموارد الطبيعية المحلية وانشاء المصانع الممتدة

وتأسيس أحياء كاملة سكنية للعمال فى هذه المصانع وتوفير وسائل النقل الجماعى وأدى ذلك الى تغيير واسع فى متطلبات مواضع المدن فتشتد الحاجة الى أراضى سهلية أو تحويل الهضاب الى سهول.ومد هذه المواضع بالماء والطاقة بأسهل السبل وأيسرها . وظهرت الحاجة أيضاً الى تجميل المدن الجديدة واعطائها المظهر المناسب Paysage ويتطلب الأمر زراعة الأشجار وإنشاء البحيرات الصناعية وإضافة أراض واسعة. وقد أدت كل هذه الأمور الى تكوين مواضع " مركبة " واعطاء مظهر جديد للمدن سواء بالنسبة للخطة الحضرية أو أنماط المساكن أو تنظيم النسيج الحضرى ويصدق على هذا مقولة لافدان (١٩٥٩) أن " المدينة تصنع تدريجياً خارج الطبيعة وأحياناً تنشأ ضد المعطيات الطبيعية " .

رابعاً : استهلاك الحيز المكانى

لا ترتبط الزيادة فى استهلاك الحيز المكانى بزيادة نسبة السكان الحضرين فقط ، ولكن بالزيادة فى متطلبات السكان واحتياجاتهم فقد أدت تلك الزيادة الى مضاعفة المستويات الرأسية لإستغلال الأرض الحضرية ويؤدى الامتداد الحضرى الأفقى فى بعض الدول الى امتداد العمران على حساب الأرض الزراعية .

وإذاكانت المدن فى مجملها تنشأ فى أماكن يسهل الوصول اليها بدءاً من نشأتها الأولى وحتى الفترة المعاصرة ، فإن المواضع التى أختيرت لقيام المدن ترتبط بزيادة السكان وتركزهم خاصة فى العصور الماضية التى كانت فيه وسائل النقل فيها بطيئة مما يقلل فرصة الوصول السريعة والربط بين المدن مما أدى الى إمتداد المنشآت والمبانى فوق الأراضى الزراعية خاصة فى المناطق التى تقوم فيه المدن فى وسط زراعى ريفى والتى تزيد فيها الكثافة السكانية،وإن كان الحيز الزراعى واسعاً فى مناطق أخرى فإن مشكلة النمو العمرانى تعتبر مسألة ثانوية لا يعيرها المسئولون أهمية كبيرة . ورغم خطورة المشكلة وزيادة حدتها فإن الجغرافيين والإقتصاديين لم يُولوا هذا الموضوع إهتماماً إلا فى السنوات الأخيرة من القرن العشرين وهو وقت يستهلك فيه الإنسان المعاصر الكثير من السلع لكى يبقى على قيد الحياة أو يحيى فى مستوى لائق ويشمل ذلك الماء والغذاء والطاقة.ولكى يعيش الإنسان فى رفاهية لابد من زيادة أعداد ومساحات المبانى السكنية وزيادة وسائل النقل والإتصال وتخصيص جزء من الوقت يزيد طوله مع زيادة رفاهية الإنسان خارج وقت العمل مثل

الرحلات والرياضة والإجازات والثقافة . وقد أدى كل ذلك الـــى زيـــادة مظاهر النمو العمرانى العشوائى الذى يتمثل فى إلتصاق المبانى وتجـــاور مراكز العمـــل مع مراكز إدارة التجهيـــزات الحضرية وهكذا يزيد مفهوم " إطار الحياة Le cadre de vie " اتساعاً وامتداداً . وقد نتج عن ذلـــك زيادة فى سرعة متلاحقة وكفاءة أعلى فى وسائل النقل الحضـــرى وفـــى زيادة السياسات التخطيطية الحضرية التى تؤدى أحياناً الى تغيير شامل فى الظروف الحياتية فى المدن .

ويمكن أن نضرب مثلاً على ذلك بمدينة باريس الذى كان يعيـــش فى كنفها حوالى ٣ مليون نسمة فى ١٩٢١ ولا يعيش فيها الآن ما يزيـــد عن ٢,٢٠٠,٠٠٠ نسمة وذلك بعد نشأة أول مدينة جديدة يعيش فيـــها الآن ما يزيد على ١٢٠٠ ألف نسمة .

وترتبط هذه التغيرات الحضرية بزيادة مدلول مفاهيم الكثافة التـــى تحسب الآن بعدة طرق ، منها حساب نسبة المسطح الخام للمدينـــة الـــى السكان وينتج عن ذلك قيماً رقمية شديدة الإختلاف خاصة فى المدن التـــى نمت فى الدول الصناعية ، والتى ارتبط وجودها بعدد من الأنماط الإقليمية ذات الخصائص المختلفة . وتصل الكثافة الحالية فى مدينة بـــاريس الـــى ٢١٠ نسمة / هكتار فى وقت تصل الكثافة فى الحى المركزى فى مدينـــة نيويورك الى ١٠٠ نسمة / هكتار وتصل فى فيلادلفيا الـــى ٥٧ نســـمة / هكتار وفى لوس أنجلوس الى ٢٣ نسمة / هكتار وتشمل هـــذه الكثافـــات الأحياء المركزية فى هذه المدن .

وإذا وضعنا فى الاعتبار الكثافة الإجماليـــة (خـــارج المحـــلات المركزية) فتصل فى سان فرنسسكو الى خمسين نسمة تنخفض الـــى ٢,٧

فى منطقة الخليج . ولابد من ملاحظة أن إستهلاك الحضر للحيز المكانى يزيد بالبعد عن النواة والأحياء المركزية.كما يختلف الأمر أيضاً حسب الفئات الاجتماعية المهنية فنجد أن المهن الحرة والإدارة العليا والمؤسسات التجارية تتطلب تواجد عدد أكبر من العمال والموظفين.ومن المؤكد أن الحيز المكانى يستهلك فى المدن الصغرى بزيادة اعلى مما هو موجود فى المدن الكبيرة.ويختلف الحيز المكانى أيضاً حسب النمط السكنى ؛ فالمساكن الفردية تستهلك ضعف ما تستهلكه العمارة السكنية المتعددة الطوابق .

والحقيقة أن نسبة المجال الحضرى الى إجمالى المساحة الكلية للدولة تزيد زيادة مطردة وتشكل جزءاً مهما من المساحة المعمورة فتصل الى ٢٨ % فى بلجيكا و ١٣,٨ % فى هولندا و١١,٩ فى انجلترا وويلز و١٠,٩ % فى ألمانيا الإتحادية سابقاً و٨,٤ % فى فرنسا و٣ % فى الولايات المتحدة وفى خلال الفترة الممتدة بين سنتى ١٩٢٩ – ١٩٧٠ تضاعف المجال الحضرى فى بلجيكا وفى ضوء معدلات نسبة المجال الحضرى الى المساحة الإجمالية يمكننا ان نؤكد أن المدن الإنجليزية سوف تغطى ٦/١ الأرض القابلة للزراعة مع نهاية القرن الحالى وتصل نسبة المدن اليابانية الى ٥/١ مساحة الأرض المزروعة .

ويزيد المشكلة حدة وخطورة إذا علمنا أن كل الأرقام التى تشير الى حالة من عدم التوازن بين نمو السكان ونمو أساليب إستغلال الأرض فقد تجد فى بعض المدن الصغرى أن متوسط نصيب الفرد من للسطح السكنى تزداد من ١٥ متر مربع فى عام ١٩٣٠ الى ٢١١ فى عام ١٩٧٥

فى وقت لم يتضاعف فيه السكان إلا ثلاث مرات . وتضاعف فى نفس الوقت المسطح المستغل ثلاثين مرة .

وتشير الأرقام التى أنتهت اليها دراسة فى شمال كاليه إلى أن معدل استهلاك الحيز المكانى يزيد على ضعف معدل زيادة السكان وزادت هذه النسبة فى هولندا الى ٥٠ % بين سنتى ١٩٦٤ و ١٩٧٤ ويبدو مع هذه الاتجاهات المتزايدة أن الأمر سوف يتطور الى ما هو أكبر ؛ فنلاحظ مثلاً أن ألمانيا يزيد فيها المتوسط السنوى للحيز المكانى المبنى الى الضعف بين سنتى ١٩٤٧ – ١٩٥٨ وبين ١٩٦٧ و ١٩٧٣ .

وقد فقدت باريس بين سنتى ١٩٥٤ و ١٩٧٥ حوالى ٥٠٠ ألف نسمة فى الوقت أن عدد المساكن قد زاد الى ٤٠ ألف مسكن إضافى .

وتشير الإحصاءات الرسمية لوزارة الزراعة أن الامتداد العمرانى يستهلك ٧٧ ألف هكتار سنوياً من الحيز الزراعى والغابى .

ونجد من الضرورى أن نشير الى أنه ليس المسكن وحده هو المسئول عن زيادة إستهلاك الأراضى . فمدينة باريس الكبرى يتوزع فيها إستغلال الأرض على النحو التالى :

٢٨ %	للسكن
٦ %	للأنشطة بقطاعاتها المختلفة
١٤ %	للتجهيزات الحضرية والنقل
٢٠ %	مساحات خضراء
٢٦ %	مسطح زراعى يتخلل المساكن (المتخللات)
٦ %	أراضى غير مبنية (أراضى مكشوفة)

ولا يزيد فى باريس نسبة المساكن الجماعية (العمائر) عن ٣١ % من المسطح الكلى ويعيش فيها ٧٧ % من السكان فقط .

ولا تنجو مدن الدول النامية من مخاطر زيادة الاستهلاك المكانى للمدن ومشاكلها ؛ فتزيد فى الكثير من هذه المدن معدلات زيادة المساكن الفردية التى تستهلك مساحات كبيرة من أراضى البناء : فمدينة كنشاسا مثلاً تمتد امتداداً أفقياً يصل الى ٤٠ كم وفى لاجوس يصل الامتداد الى ٢٥ كم وداكار ١٢ كم . ونلاحظ خطر الأمر نفسه فى مدن أمريكا اللاتينية ؛ فنلاحظ أن الخطة الحضرية فى ريودى جانيرو ، وفى سلفادور تخصص مساحات هائلة من الأراضى تمتد على طول عشرات الكيلو مترات . ومع الإسراف الواضح فى إستهلاك المكان لا نجد أن التجهيزات الحضارية لا تنمو مع نمو الامتداد الحضرى ، ففى مدن أفريقيا المدارية تزيد مشكلة شبكات الماء والكهرباء ونطاق الصرف الصحى وإنشاء الطرق العامة ورصفها الى حد لا يمكن تصوره .

والحقيقة أن البنية الأساسية الحضرية تستهلك الكثير من الأموال بقدر استهلاكها للأرض.ويتطلب الأمر استثمارات عامة هائلة لا تتاح فى كل الحالات لمدن الدول النامية.وترفض شركات القطاع الخاص فى هذا المجال المشاركة فى هذا النوع من الإستثمار.وتتعقد بذلك مشكلات النمو المكانى للمدن .

وتزيد المشكلة حدة فى الشرق الأوسط فى كثير من حالات المدن ؛ فمدينة الكويت مثلاً نمت مكانياً بعد عام ١٩٤٦ عشرين مرة ضعف امتداد المدينة القديمة التى تحتوى على الكثير من الحوارى المغطاة والمتاجر المتعددة إضافة الى أحياء سكنية حديثة للغاية . وزاد عدد سكان

مدينة عمّان من ٢٠ ألف نسمة فى ١٩٤٠ الى ٧٠٠ ألف نسمة حالياً وأن المسافة بين الجامعة الأردنية ومركز المدينة حوالى ١٠ كم ويصل الطريق الدائرى فيها الى ٦٠ كم . وغزت مدينة دمشق الواحات المجاورة لها فامتدت الغوطة إمتداداً يفوق " الدمار " المخطط فإمتدت المبانى من كل النواحى إمتداداً هائلاً من المركز الى الضواحى وأصبحت القرى والمجمعات المجاورة فى صورة توابع لمدينة دمشق . وزادت فى نفس الوقت مساحات المناطق الصناعية فيها .

وهكذا نلاحظ أن إستهلاك الحيز المكانى يعد من أكثر المشكلات التى يواجهها التحضر الحالى . ولازال هناك سؤال لم يجب عليه أحد بعد : ذلك هو أسعار الأراضى الذى يزيد ولا شك فداحة عن المشكلة ذاتها . وينجم عن ذلك عدداً إضافياً من المشكلات منها تبوير الأراضى الزراعية ، النقص فى انتاج الغذاء ، تكلفة توصيل البنية الأساسية الى الأحياء الجديدة ، مد طرق النقل السريعة ، ظهور التعقيدات الإجتماعية ، ومشكلات العزل السكنى المهنى ، عدم التوازن البيئى الحضرى والعام ، عدم تنظيم وتنسيق بين الوظائف الحضرية المركزية والإقليمية .

....

الفصل السادس

الخطــة الحضرية والامتــداد المكانى

- مقدمــــة .
- أولاً : أنماط الخطــة العامـــة .
- ثانيـــاً : التكيف مع الخطــة الحضرية .
- ثالثـــاً : المحتــوى الحضــرى .

***

الفصل السادس : الخطة الحضرية والامتداد المكانى

مقدمـــة :

لا تعبر خطة المدينة عن خصائص زمنية معينة،بل هى تعبر عن أنماط متراكبة من الحضارات ،ومفهومها لخطة المدينة اختلافـــاً زمنيـــاً ومكانياً . فترتبط الحضارة الرومانية والحضارة الأنجلوسكسونية وكثـــير من أقطار العالم الثالث بخطة المدينة الشطرنج (الزوايا القائمة المتعامدة) وأصبح هذا النمط قاعدة يلتزم بها فى الامتداد فى ضواحى المـــدن وفـــى الإمتدادات العمرانية الحضرية الحديثة .

ورغم ذلك فقد تطورت خطة المربعات الـــــى خطـــوط منحنيـــة وتنظيمها فى شكل قطاعات من الدوائر . وتفـــرض الإرادة الإنســـانية أو الصدفة على شكل الخطة وعلى الضوابط الطبيعية المحليـــة أمثلـــة فـــى التضاريس ، والمناخ ، والطرق ، المائية ، أو الضوابط البيئية ممثلة فـــى محاور النقل ومؤسسات وسائل المواصلات الحديثة كما تتدخل ضوابـــط مالية أهمها سعر الأرض،والمستوى المالى للسكان المتوقع معيشتهم فـــى هذه الأرض،وضوابط اجتماعية أهمها التميز الإجتماعى،والبحـــث عـــن مستوى معيشى راق .

وتنعكس كل هذه الضوابط فى الخطوط الرئيسية لتفاصيل المدينـــة مثل عرض الشوارع وحجم القطع الســـكنية وكثافـــة المبـــانى وأهميـــة المساحات الخضراء والبنية الأساسية للمدينة . وهكذا فان خطـــة المدينـــة تعبر تعبيراً جيداً عن مجموعة من الارتباطات بين ضوابط عـــدة وبيـــن مكونات المنظومة الحضرية .

وقد كتب جورج شابو G.Chabot (١٩٦٣) معبراً عـن ذلـك بقوله " أن كثيراً من المدن قد تأسس بطريقة يتحقق فيها السعادة من خلال ممارسة لوظيفة معينة ومن خلال حركات الناس وتنقلهم وفق ما يشاءون . وقد تتوافق هذه الحركة مع الإلتفاف حول محلة ريفية نمت حـول قلعـة عسكرية أو على جانبى شارع تجارى أو فى المسـاحات الفاصلـة بيـن الشوارع المتقاطعة . وتنشأ الأحياء القديمة بـهذه الطريقـة فـى المـدن الأوربية والمدن العربية . ولا شك فى أن الشـوارع الضيقـة والأزقـة الملتوية التى تتضح فى المدن الشرقية مثل دمشـق وطـهران ليسـت إلا تنظيماً حضرياً يحقق أهدافاً منشودة ".

ورغم ذلك فإن الإنسان - منذ وقت بعيد - كون فكرة عـن بنـاء المدينة بطريقة يحبها ويفضلها فقد تنشأ مدناً مثلاً على نمط يتفق مع خطـة القرية التى نمت حولها المدينة .

وهكذا فقد اتخذت المدن السلافية شكلاً دائرياً يتفق مع شكل القرى وتدخلت اعتبارات دينية لدى الحيثيين فاتخذت المدن شكلاً دائريـاً ولـدى الفراعنة شكلاً مربعاً . ذلك لأن الدائرة تمثل الشكل الهندسى التام والكامل وقد بنيت على أساسه مدينة القدس فى العصور الوسطى . والحقيقـة أن المتخصصين فى التخطيط الحضرى يحاولون رسم المدينـة فـى خطـة يعتبرونها مثالية . وبدأ المعماريون منذ عصر النهضة الأوربية فى تطوير النظريات الحضرية . أما المخططون المحدثون فيحاولون أيضـاً طـرح أفكار يعتبرونها مثالية تطبق فى بناء المدن أو فى نمو المدينـة القديمـة مكانياً .

أولاً : أنماط الخطة الحضرية العامة :

١. خطة المربعات :

ولاشك ان هذه الخطة هى الأكثر شيوعاً ليس فقط فى البلدان التى خضعت للاستعمار الأوربى ولكن أيضاً فى الولايات المتحدة وفـى كنـدا وفى أستراليا.كما تطبق هذه الخطة فى الإمتداد العمرانى للمدن الكبرى فى كل دول العالم . وبدأ تطبيق هذه الخطة لـدى الرومـان حيـث شـيدت المعسكرات الحربية حول طريقين رئيسيين متعامدين Le cadro & Le decumanus ونمت حولهما فى شوارع متقاطعة المبانى ويمثـل ذلـك مدينتا تورينو وفلورنسا اللتين تطورتا فى ظل الرومان الذين أسسوا عـدداً ضخماً من هذه المدن وفى شكل معسكرات .

وتتميز هذه الخطة بامكانية التقسيم العقـارى لقطـع الأراضـى وسهولة تحديد القطاع الإدارى وبناء الأماكن فى شكل هندسى يستغل كـل المساحة استغلالاً منظماً ، ونمطاً يتكرر فى كل القطع . وقـد تخططـت مدينة نيويورك وشوارع مانهاتن – (ما عدا بـرودواى) فـى شـوارع متوازية تمتد بطول المدينة وعرضها.وتتكرر هذه الخطة فى مدن سـان فرانسسكو حيث شبكة شوارع تبدأ من قمة الهضبة حتى الجزيـرة وخـط الساحل . وقد إلتزمت المدن الجديدة بنفس الخطة مثال ذلك مدينة كيوبو فى فنلنـدا .

وليست هذه الخطة إيجابية فى كل نواحيها بل تحتوى على مثـالب أهمها أن الشوارع تتقابل بزوايا قائمة ومن هنا يقل مجال الرؤية خاصـة فى نقط التقاء الشوارع . ورغم ذلك فان كثيراً من المدن الكبرى خططـت

منذ أجيال قديمة وفق خطة الشطرنج أهمـــها نقراطيـــس والأســـكندرية .
وتبنت أوربا الغربية هذه الخطة إعتباراً من القرن الثانى عشر وظهر ذلك في مدن منها ريوم ، وسارلويس فتظهر فى شكل مســـتطيل أو بيضـــاوى ولكن الطرق الداخلية تظل مخططة فى خطوط متقابلة .

٢. الخطة الإشعاعية :

وتنتظم هذه الخطة وفق مجال حضرى نما حول مركز وشـــوارع تأخذ الشكل النجمى الذى يتقاطع مع الشوارع الدائرية وتتميز هذه الخطـــة بالوصول من الأطراف الى قلب المدينة بسهولة . فما يتم على هذا المركز حياً للأعمال .C. B. D وللخدمات العامة.ولكن المسافات التى يجب علـــى الإنسان أن يقطعها للوصول الى المركز تبدو طويلة خاصة مع الشـــوارع التى تتخذ شكل أقواس الدوائر, كما يترتب على الخطة أن تكون المنشـــآت غير منتظمة الشكل مما يؤدى الى تغيير فى أشكال العمائر . وقد يـــؤدى الأمر لتصحيح العيوب فى إعطاء المبانى شكلاً سداسياً يقترب من شـــكل الدوائر مما يحسن فى حركة المرور وفى الرؤية .

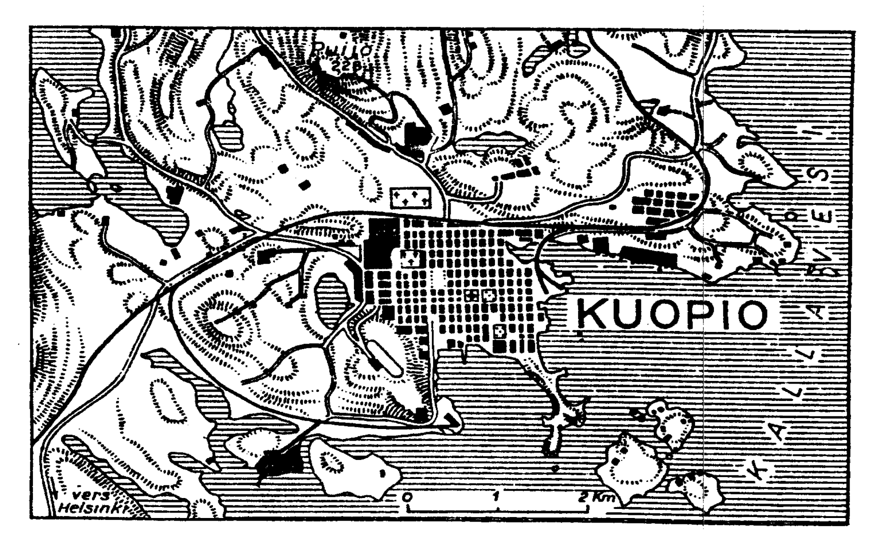
وهناك أمثلة عديدة لمدن دائرية نشأت فى عصور قديمة خاصـــة فى الشرق خلال العصر الوسيط وذلك فى محاولة لإعطاء شكل انحنـــائى لأسفل جدران القلاع بما يتفق وشكل السور الدائرى الذى بنى لأغـــراض دفاعية مثلما ظهر فى بعض المدن الكبرى ومنها ميلانو .

٣. الخطة الشريطية :

وتتخذ هذه الخطة شكلاً يتفق مع مبدأ المدينـــة /الشـــارع،وهـــو نموذج اتبع فى تخطيط المدن الصغرى التى تفرضه المعطيات الطبيعيـــة للموضع . وقد رأى بعض مخططى المدن فى هذه الخطة مزايا لا تحققـها أنماط الخطة الأخرى مثلما فعل المخططون السوفيت فى ستالنجراد . وقـد اقترح سفن داهكل Sven Dahkl (١٩٥٥) مزايا خطة المساكن لعمـــق ٢ كم على شكل مستطيلات تتفق فى اتجاه الطرق الدائرية المحيطة بالمدينـة والتى يصل طولها الى عشرات الكيلو مترات . وتتحدد المراكز الإدارية ، والتجارية ، والصناعية على طول الطريق ويترتب على ذلك وجود مدينـة طولية يعيش فيها عشرات الآلاف من الســكان وتأخذ تخطيطـــاً شـــكلياً بسيطاً . ويعتبر المعمارى دوكسيادس رائداً فى التخطيط على هذا النمـــط خاصة فى مدينة إسلام أباد فى باكستان.وهكذا ظـــهرت فيـــها المراكـــز الإدارية والتجارية والسكانية على طول محاور مركزى تمدده مســـاحات خضراء .

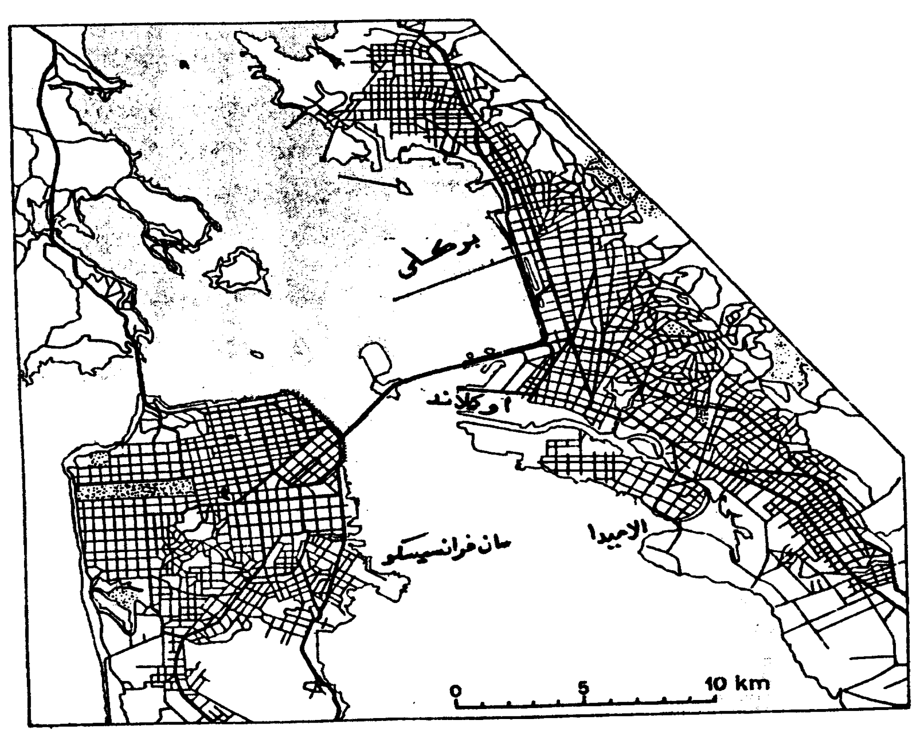
٤. الخطة المرنة :

قام علماء التخطيط الحضرى بابراز خطة مركبة تنمو فيها المدينة وفق نظام بناء يتطور يوماً بعد يوم.ومع كل تطور تحـــدد خطـــة بنـــاء الأحياء الجديدة وقد يبدو نمو المدينة بهذه الطريقة للوهلة الأولى أنه نمـــو عشوائى لا يخضع لخطة معينة . وكان النموذج الأول لهذه الخطة ممثـــلاً فى مدينة نوريس Norris وهى مدينة جديدة نشأت فى وادى تنسى فـــى عام ١٩٣٥ . وقد تطورت المدن الجديدة فى كل أنحاء العالم وفق الخطة



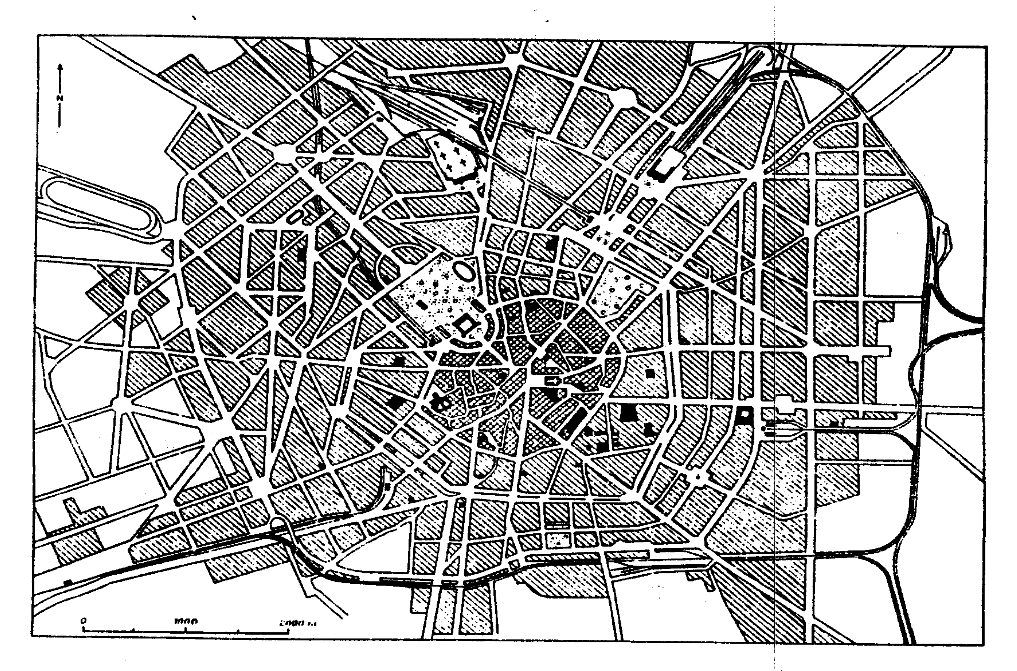
خطة مدينة وفق خطة المربعات (الشطرنج) كوبيو - فنلند

شكل (٩)



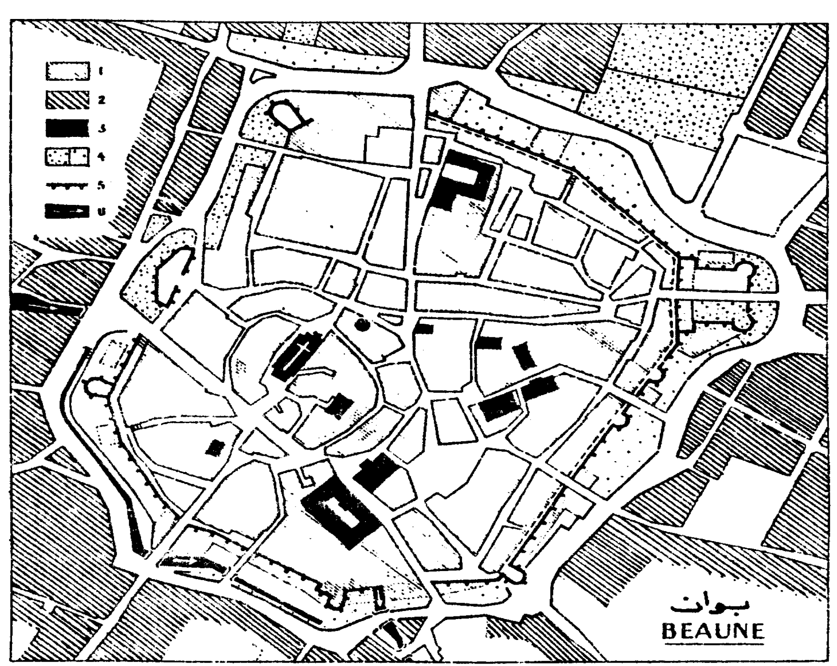
سان فرانسيسكو (خطة شطرنج - إلى الغرب من الخليج)

شكل (١٠)



مثال للخطة الاشعاعية المركزية : مدينة ميلان

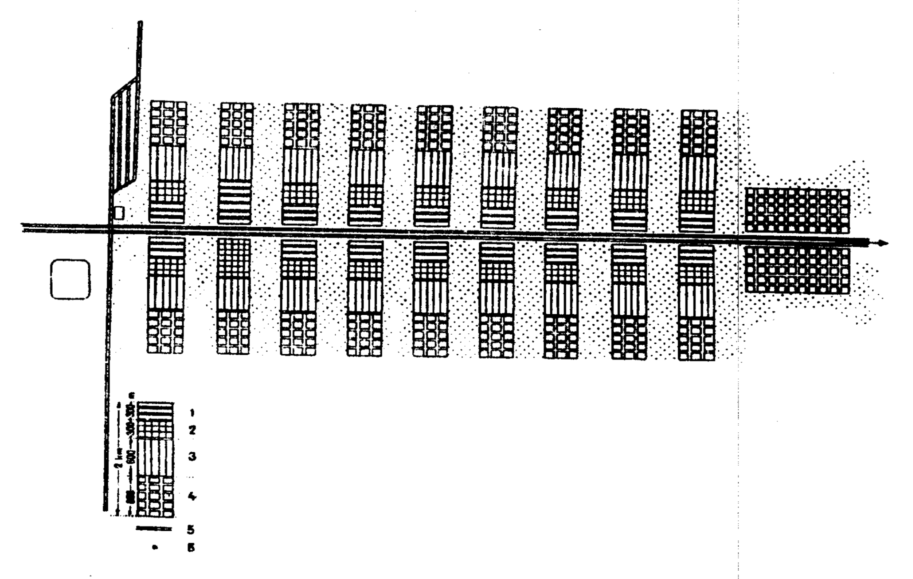
شكل (١١)



نموذج للخطة الاشعاعية المركزية : مدينة بوان

1 : النواة القديمة
2 : الأحياء الحديثة
3 : المنشآت الحديثة
4 : المساحات الخضراء
5 : الأسوار
6 : أنفاق سفلية

شكل (١٢)



خطة مدينة شريطية

1 : أماكن العمل
2 : العمائر الكبرى
3 : بلوكات المساكن
4 : الفيلات
5 : سكك حديدية
6 : محطة مترو أنفاق

شكل (١٣)

المرنة خاصة ما يتعلق منها بالبناء واحدة وراء الأخرى أو في امتداد المناطق الخضراء التى تتخلل المبانى وترتبط مكونات المدينة بشبكة جيدة من الطرق والشوارع . وقد نمت بعض الأحياء الهامشية من المدن الكبرى وفق الخطة المرنة حيث تظهر فيها الخطوط المنحنية بدلا من تقسيم الأراضى وفق مربعات متناظرة .

٥. خطة النمو المتميز :

وهى خطة يتم فيها تطوير الأحياء التى تنمو حول معلم أثرى معين وإبراز هذا المعلم بطريقة جيدة تنتظم على أساسها الطرق والشوارع. وتبرز معالم الخطة لحى من الأحياء أو امدينة كلها بطريقة تؤكد أهمية المعلم الأثرى وعظمته وثباته على مر العصور وتواليها ، والتى تنتظم حوله المبانى باختلاف أنماطها.ومن أمثلة هذه المدن مدينة فرساى التى تطورت معالمها حول القصر الذى يتفق عظمته مع عظمة الملكية الفرنسية لمدة يزيد عمرها عن قرن من الزمان . حيث تنظم الخطة فى شكل خمسة شوارع واسعة تنتهى عند موضع القصر . وقد خططت كمثل – آخر – مدينة برازيليا التى تطورت فى شكل طائرة يشكل جناحيها امتداد عمرانى حول بحيرة صناعية يمكن تطويرها.أما المحور المركزى فيها فتنشأ فيها المبانى الحكومية المهمة مثل البرلمان وقصر الحكم وغيرهما وتنظم على جانبيه مبانى الوزارات ثم الأحياء السكنية التى يفصل بين مبانيها قطع من الأرض الخضراء المغطاه بالعشب كما تنظم حولها الشوارع الواسعة ويعطى كل هذا انطباعاً بوظيفة " العاصمية " .

أما مدن الدول النامية فقد تطورت فى أغلب الأحيان دون خطة معينة . رغم عشوائية النمو فان هناك بعض السمات المشتركة بين المدن أهمها أن النمو العمرانى يسير فى خطوط محاذية لشريط السكة الحديدية. وتختلف الخطة العمرانية من حى لآخر وفق السمة المعمارية السائدة فى زمن نشأة الأحياء . وتقل مسافات الطرق وأطوالها التى ترتبط بين أجزاء المدينة . فالطرق ضيقة والمرور فيها من الاتجاهين كما تزيد مساحات الأرض الفضاء على جانبى الطرق وتشهد المدن فى الدول النامية أسواراً أو معالم أثرية تعطى سمة عمرانية لكل حى خاصة فى الأجزاء القديمة من المدينة مثل مدينة بكين حيث تتجاور فيها مدينة التتار والمدينة الدبلوماسية والمدينة الصينية ... الحقيقة أن شق الطرق الواسعة التى تتناسب ووسائل النقل الحديثة يبدو أمراً صعباً .

والواقع أن خطة المدينة ماهى إلا تراكم لتاريخها وتحديد لمراحل نموها واختلاف المفاهيم والنظريات الإدارية التى تحكم تطورها . فقد تؤدى هذه المفاهيم الى محو المعالم القديمة التاريخية للمدنية . أحياناً أو التمسك بها والحفاظ عليها كقيمة يجب تخليدها . وتعتبر النظم السياسية ذات أهمية خاصة فى فلسفة نمو المدن ويشكل هذا الأمر أهمية خاصة بالنسبة للجغرافيين دارسى المدن .

ثانيـــــاً : التكيف مع الخطة الحضـــرية

لاشك فيأنتكون أنماط خطط المدينة هى مجرد تجريدات نظريـــــة تتغير وفق الظروف الواقعية سواء فى ذلك البيئة الطبيعيـــــة،أو التطـــور التاريخى،أو نظم التخطيط الحضرى.ويترتب على ذلك أن تكـــون خطـــة المدينة الفعلية هى فى الحقيقة تشارك بين أنماط الخطط التى أشرنا اليـــها وليست قاصرة على نمط تخطيطى معين .

ولعل أبرز تلك العوامل التى تفرض تعديلاً فى الخطة هـــو خـــط الساحل إذا كان بحرياً أو بحيرياً أو نهرياً.وفى هذه الحال يتكون مركـــــز المدينة قريباً من الميناء أو من أرصفتها.وتتشكل خطة المدينة حسب هـــذا الموقع مثلما حدث فى شيكاغو وأمستردام وكولونى حيث تـــأخذ المدينـــة شكل أنصاف الدوائر تخرج منها الطرق الإشعاعية بـــدءاً مـــن الأحيـــاء المركزية على الساحل . ويتمثل الإرتباط بين خطة المربعـــات والطـــرق المتعامدة فى كثير من مدن العالم الكبرى التى نمت من موضـــع ســـاحلى يجدد مركز المدينة مثل مينائى دوترويت وبوسطن . وتتخطط الشـــوارع المتعامدة على خط الساحل فى المناطق المركزية مثـــل لـــوس أنجلـــوس وتورنتو.وفى حال ما إذا كان خط الساحل متعرجاً فان خطة الزوايا القائمة تبدو أكثر مناسبة ويترتب على ذلك تنظيم شبكة من الشـــوارع المتعـــامدة ويتمثل ذلك فى ميناء سان فرانسسكو المدن المجاورة لها الواقعـــة علـــى طول الخليج .

وقد ظهر على مر التاريخ خططاً حضارية أقل تنوعاً مما يحـــدث الآن ؛ فالمدن ذات الخلفية التاريخية الطويلة لازالت تحافظ على صورتـــها

الأصلية ؛ فمدينة فلورنسا الإيطالية لازالت مخططة وفق ما تم فى الفترة الرومانية وكذلك مدينة ميلانو ذات النواة التى نشأت فى العصر الوسيط ولكن الأجزاء القديمة من مدن هذا البعد التاريخى تظل محتفظة بحالتها الأصلية الى جانب الجزء المخطط الحديث مثلما نراه فى الدول التى خضعت للاستعمار كمدن شمال أفريقيا والمدن الهندية . ولكن المدن التاريخية قد تتعرض للتغيرات المفروضة عليها مثل مدينة مشهد التى تعتبر من أكبر المدن الإسلامية المقدسة حيث يوجد فى جزئها القديم المسجد الكبير والقباب المتعددة والشوارع الملتوية والكثير من الأزقة . كل ذلك الى جانب جزء حديث يتميز بالتخطيط وفق أسلوب الشطرنج (المربعات) .

وفى المقابل نجد مدينة لوس أنجلوس ذات العمر الحديث نسبياً تحتوى من ناحية أخرى على تبنى أكثر من أسلوب تخطيطى ؛ فالقلب الأسبانى يتمثل فى خطة مربعات ذات محاور شمالية غربية وجنوبية شرقية ثم نمت المدينة فى شكل مربعات مماثل يمتد من الشمال الى الجنوب . إلا أن هناك محاور كبيرة تقطع هذا (الشطرنج) فى اتجاه موازٍ للخط العام للساحل كما أدت التضاريس المركبة خاصة فى جبال سانتا مونيكا الى تغير خطة الأحياء وفق ما تمليه الظروف التضاريسية خاصة فى أحياء ذات طابع خاص مثل هوليود والحقيقة أن هناك ارتباطاً قوياً بين دخل الأسرة وارتفاع المنطقة التى يعيشون فيها .

ويمكن أن تتكيف الخطة مع الأبعاد التاريخية فحين تتطور المدن الدفاعية تتحول مسار الأسوار الدفاعية إلى شوارع دائرية وتنشأ الأسوار فى مناطق أبعد حيث تمتد مبانى المدينة إلى خارج الأسوار القديمة .

وتتحول الطرق الزراعية فى القرى التى تتطور من مدن الــــى شـــوارع تنتظم وفق تخطيط الطرق الزراعية.وتتحدد القطع السكنية وفق اتجاهـــات هذه الطرق خاصة فى المناطق التى يغزوها التحضر. وتتخصص القطــــع الكبيرة فى بناء عمائر عالية وضخمة أما الصغرى فتنشا فيــــها مســـاكن فرديـــة.وإذا لم يتم هذا البنـــاء بطريقـــة منظمـــة وأســـلوب تخطيطـــى مناسب ، تتحول المنطقة الى عشوائيات سكنية تقف منها العمـــارة الـــى جانب البيت الأسرى،وإلى تزاحم من البيوت بطريقة عشوائية . والحقيقة أن مدينة باريس يظهر فيها التكيف الحضرى المخطط وعـــدم التكيـــف فـــى مناطق معينة واذا درست خطة باريس يتضح فيها هذه الإختلافات .

وعلى النقيض من ذلك نجد أن عمليات التخطيط الحضـــرى قـــد يسمح أحياناً بتكيف جيد مع الخطة . وطبيعى أن اعادة البنـــاء لا تعنـــى إعادة التنظيم وإعادة التخطيط المتناسق ؛ فبعض الشوارع الواسعة تنفتـــح على أحياء قديمة كما فعل المعمارى هوسمان Haussmann فى بـــاريس فى ظل الإمبراطورية الثانية حيث ألغيت الخطة القديمة وعمـــل بخطـــة جديدة طبقت على باريس فى وقت لاحق . مثلما فعل لانفان فى واشنطون حيث تم تخلص الأحياء القديمة من المظاهر العمرانية العشوائية وأنشـــئت محلها فنادق جديدة وإنشاء مستودعات وورش محل العمران الطفيلـــى . واستمر التخطيط على هذا المـــنوال ووفـــق معـــايير متعـــددة منـــها الخطـــة العامة (الإستراتيجية) والبعد الجمـــالى والتمـــيز الإجتمـــاعى والسكنى حسب متطلبات العصر . والحقيقة أنه لولا البارون هوسمان مـــا كان من الممكن أن تنظم حركة المرور التى نراها الآن فى باريس .

ولكن هناك عوامل أخرى تفرض نفسها على الإرادة البشرية منها الزلازل مثل ذلك الذى حدث فى مدينة سان فرانسسكو على ١٩٠٦ ومسينا فى ١٩٠٨ وطوكيو فى ١٩٢٣ والحرائق الكبرى التى شملت لنـــدن فـــى ١٦٦٥ ، والحروب التى أدت الى تخريب عدد هائل مـــن مـــدن أوربـــا الوسطى والشرقية . ويترتب على كل هذه الكوارث إعادة تخطيط المـــدن على أسس جديدة مع الاحتفاظ بالمعالم المعمارية المهمة ؛ فقـــد حـــافظت بولندا مثلاً على الوسط القديم للمدن فى العصور الملكية التى ترمز الـــى الروح القومية وبناء المساكن الجديدة وفق أساليب معمارية حديثة ولكنـــها تحافظ رغم ذلك على الروح لقديمة . ففى مدينة دانزج Danzig تم البنـاء وفق استراتيجية تهدف الى اعادة تعمير شارع من كل شـــارعين بنفـــس النمط الذى كان عليه قبل أن يهدمها الحرب كما أقيمت مساحات خضـــراء وحدائق محل الشارع الآخر . غير أنه فى بعض الحـــالات يصبـــح مـــن المستحيل إعادة الأمور الى ما كانت عليه قبل الحرب ، أو يحـــدث فـــى المقابل تغيرات كثيرة تختلف كثيرا عن الحالة الأولى ففى مدينـــة رانـــز Reins بعد الحرب العالمية الأولى، احتفظت المدينة بالمحال القديمة واعادة تنظيم الشوارع على ما كانت عليه . وفى مدينة سان مالو تمـــت إعـــادة البناء على نفس النمط الذى كان عليه بل كل المبانى التى هدمت فى نفـس الموضع وبنفس مواد البناء (الأحجار) غير أن الشوارع أعيد تخطيطـــها من شوارع ملتوية الى أخرى مستقيمة مما أدى الى مناخ مختلـــف عمـــا كانت عليها الحال قبل اعادة البناء .

وصفوة القول أن هناك اعتبارات متنوعة تتنوع المدن وخصائصها بها ؛ فكل مدينة لها تاريخ تحاول أن تحافظ عليه ، مـــع اضافـــة امتـــداد

مكانى لا يخضع لكل خصائص الخطة القديمة . وهكذا يمكن اعتبـــار أن خطة المدينة هى خطة مركبة وأن هناك معايير وعوامـــل تؤثــر علـــى الامتداد الحديث للمدن ومع اختلاف العوامل يختلف المظهر الخارجى مـن حى لآخر فى كل المدن ومشكلات تتنوع بتنوع الأحياء .

ثالثـــاً : المحتوى الحضرى

حينما يتم دراسة المدينة على المستوى المكانى لابد من الربط بين تركيب المدينة ومراحل تطورها كما أن هناك اعتبارات أخرى لا يجـــوز إهمالها وأهمها " سُمك " استغلال الأرض أو " حجم " المنشآت الحضريـــة ويمكن دراسة الظاهرتين عن طريق القياس بالعين المجردة مـــع اعتبـــار الشكل العام للمدينة أو ما يسمى بخـــط الأفـــق Sky line كمـــا يقـــول الجغرافيون الأنجلوسكسونيون . ولابد أن تدرس المنشآت تحـــت ســـطح الأرض وهى ظاهرة تشترك فيها مدن كثيرة . وقد يفرض ذلك نوعاً مـــن الحلول المعقدة إذ أنه ليس من السهل دراسة أســـعار الأرض خاصـــة إذا كانت الأرض نادرة وإذا كانت هناك ضرورة إعداد التجهيزات اللازمـــة لنقل منتجات الطاقة كالغاز وأنابيب المياه سواء ميـــاه الشـــرب أو ميـــاه الصرف الصحى وخطوط الهاتف فى المناطق المزدحمـــة ومـــا تتطلبـــه المنشآت العسكرية ... وعلى ذلك فان المحتوى الحضرى لا يرتبط فقـــط بطبقة واحدة من الاستعمالات بل بعدة طبقات يزداد سمكها وعددها فـــى كثير من المدن .

أى إذا كان امتداد المدينة المكانى محدوداً ، فتظهر الحاجة الى الاعتماد على الإمتداد الرأسى خاصة مع زيادة الحاجة الى ايواء مكاتب رجال الأعمال فى أقل حيز ممكن . وكان من الواجب فى حال المدن المحصنة أن يكون هناك عدد ضخم من المنشآت تتراص وتتكاثف فى داخل الأسوار.ويترتب على ذلك ضيق الشوارع وتلاصق المساكن خاصة فى الأحياء القديمة ففى مدينة مثل توليدو (أسبانيا)ويبدو النقل السريع والحديث مستحيلاً خاصة فى الشوارع القديمة وينطبق هذا الحال على نابولى وروما وفلورنسا والأحياء الشعبية التقليدية Médinas فى مدن شمال أفريقيا . وقد أمكن للمدن الإنجليزية أن تفلت من ظاهرة الازدحام خاصة فى الأحياء المخططة التى تخضع فى خلف النويات الحضرية القديمة . وقد تفرض الوظيفة الدفاعية أو طبوغرافية المكان ، خاصة فى الأودية والأحواض الجبلية التى تهئ حيزاً مكانياً يتسع لإنشاء الشوارع الواسعة . ولا تبقى هناك فرصة إلا لإنشاء مساكن عالية ضيقة ومتلاصقة وينطبق الحال نفسه على المدن التى تنشأ على منحدرات الأودية ، فنلاحظ مثلاً إمتداد المساكن العالية فى الأحياء المتكدسة فى مدن البحر المتوسط .

وتزيد ظاهرة الامتداد الرأسى للمدن نظرا لإرتفاع أسعار الأرض وندرتها . وتنطبق هذه الحال على المدن الأمريكية والأسترالية التى تمتلئ بناطحات السحاب مثلما الحال فى جزيرة منهاتن (نيويورك) . وكثيرا ما تكتنف دراسة هذه المبانى الصعوبات وخاصة ما يتعلق بدراسة الاعتبارات المعمارية التى بنيت وفقها المبانى العالية . وطبيعى أن نجد أن المدن التى تعوض نقص الإمتداد الأفقى فيها بامتدادات رأسية تبعاً لتضخم المدن ، والحاجة الى إسكان عدد هائل من السكان خاصة فى المناطق التى لا

تسمح فيها طبوغرافية المكان بامتداد أفقي أو تلـــك التـــى تـــزداد فيـــها المضاربات العقارية ، أو لأن القائمين على البناء المعمـــارى للمدينـــة أو الإرتفاع أكثر سهولة من الامتداد الأفقى وهكذا تتعـــدد وتنتشـــر ظـــاهرة ناطحات السحاب .

وطبيعى ان تكون الأبعاد الاقتصادية للأرض دافعاً الـــى تكـــدس الأنشطة الحضرية المتناظرة والمتكاملة فى أضيق حيز ممكن . وتتماشـــى أهمية المدينة وتعدد وظائفها مع مزيد من امتداد مناطق ناطحات الســحاب حيث تزيد هذه الظاهرة بنحو الضعف بين الجنوب والوسط . وكذلك الحال فى تورنتو التى تعتبر مثالا فريداً فى هذا المجال وانتشرت الظاهرة فـــى كثير من المدن فى أماكن أخرى مثل ريودى جـــانيرو وتوابعـــها ومـــدن كوباكابانا وايبانى وليبلوند وهى مدن شهدت نموا طفرياً . وقد أدت الحاجة الى استيعاب عدد كبير من السكان فى موقع ضيق خاصة فى المواقع التى يقطعها سلاسل جبلية معقدة تمتد فى اتجاه البحر يسود بناء المســاكن ذات الثلاثة أو الأربعة طوابق أو ناطحات سحاب مرتفعة.وكثيراً ما يتـــم بيـــع الفيلات الشاطئية فى الجنوب الى تخصيص أراضيها لبناء مبان مرتفعـــة . والحقيقة أن النتيجة التى تترتب على ذلك هو ضيق الشوارع وعدم التمكن من توسعتها فتتحول الشوارع الى أزقة ضيقة لا يمكن معـــها أن يصـــل الساكنون الى استنشاق هواء المحيط المنعش ، حيث تقف المبانى العاليـــة كحاجز يمنع وصول الهواء البحرى ، أو رؤية الســطح المائى الواســع . وكثيراً ما يتم انشاء حاجز مرتفع يفصل بين نطـــاق المبـــانى المرتفعـــة والأودية الداخلية ويتحول خط الأفق للمبانى الى خط منخفض انخفاضـــاً سريعاً حين يتم الانتقال من الوسط الى الأحيـــاء الســـكنية ففـــى مدينـــة

مينابوليس يبدو المشهد العام وكأنه قلعة مرتفعة من ناطحات السحاب يحيط بها نطاق ساحلى تشغله الفيلات الشاطئية والحدائق الخضراء .

أما فى المدن التاريخية فيبدو الوضع مختلفاً حيث تؤدى ارتفـــاع أسعار الأراضى وزيادة كثافة الوظائف الحضرية فى الأحياء المركزيـــة الى اتجاه المبانى الى الارتفاع كما هى الحال فى مدينة بـــاريس ، حيــث تمتد ناطحات السحاب فى نطاق يمتد حول جزيرة لاسيتيه حتـــى شـــارع الشانزليزيه وعلى طول محور يمتد من الجنوب الشـــرقى الـــى الشـــمال الغربى . ومن ناحية أخرى أدت عمليات التجديد والإحلال فـــى ميـــدان إيفالى (إيطاليا) فى الجنوب الغربى التى غزتها المبانى المرتفعة التـــى تميز الجزء القديم من المدينة وهكذا يظهر خط الأفق وكأنه قبة عالية .

أما فى مدينة كانبرا (أستراليا) التى شيدت مبانيها لتكون مدينـــة حدائق Garden city وظلت على ذلك أمام ضغـــط طبقـــات السـكان مرتفعى الدخل وأدى مستوى المعيشة المرتفع والى جـــانب هـــذه السـمة الأساسية هناك اتجاه نحو الامتداد الرأسى الى جانب المساكن التى تمتـــد امتداداً أفقياً مثلما هى الحال فى غرب فرنسا وفى الدول الإنجلوسكسونية ، حيث تنتشر الضواحى ذات المبانى المنخفضة . وتشكل هذه الظاهرة سمة أساسية تمتد امتداداً واسعاً ويتفق ذلك مع رغبات السكان وتحت تأثير نمط معين من الثقافة . وان ما يميز المد الإنجلوسكسونى بالفعل هـــو انتشـــار المنزل الفردى رغم انتشار العمائر ذات الشقق الضيقة ؛ ففـــى انجلـــترا أظهرت دراسة تعتمد على الاستبيان فى فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية وطبقت الدراسة على عدد من الفئات الإجتماعية.وظهر من الدراســـة ان هناك إجابات عديدة تحبذ وتشجع المنزل الفردى مع انشاء حديقة خاصـــة

وتتراوح نسبة من فضلوا هذا النمط من البناء بين ٧٠ – ٩٨ % . وطبقت دراسة أخرى فى فرنسا أظهرت الدراسة أن الميل العام الى انشاء المنزل والحديقة (٧٢ % من الإجابات) . وتظهر هذه الميول فى المدن الآسيوية حيث يفضل السكان الفيلات المنخفضة والممتدة أفقياً وينطبق ذلك على المدن الأفريقية التى أنشأ فيها الاستعمار هذا النمط .

وينبغى فى كل الحالات أن نضع فى الاعتبار أهمية البناء وفق نمط المنزل التقليدى من حيث مواد البناء والخطة الداخلية وفق أسس معمارية تقليدية خاصة فى المساكن التى تقترب من الريف حيث يميل السكان الى العيش فى مسكن فردى وينطبق ذلك على مدن آسيا وأفريقيا . ولا يميل الكثير من الناس الى قبول نمط المسكن الخشبى فى بانجوك أو ينوم ينه وتذوق الأساليب التقليدية فى البناء . وينسحب ذلك على المبانى الطينية فى مصر وفى سوريا فى الأحياء الشعبية من المدن . وكذلك فان المبانى اليابانية التى تفصلها أزقة ضيقة تتجه الرغبة فيها الى الامتداد الرأسى . وعلى النقيض من ذلك نجد أن استخدام الأحجار ومواد البناء الأكثر صلابة تتجه الرغبة الى بناء مساكن مرتفعة مثلما الحال عليه فى مدن الشرق الأوسط وفى أرمينيا حيث ينشأ فيها مبان تقليدية ذات الثلاثة أو الأربعة طوابق .

وتزيد أعداد المبانى العالية ذات الشقق المتعددة فى المدن اللاتينية والحقيقة أن اللاتينيين بنّائين للمدن ؛ فان من يعرف لندن وروما دون أن يدقق النظر فى مبانيهما يجد أن هناك اتجاهاً قوياً نحو الأساليب التخطيطية فى البناء حيث يمكن التمييز بين المبانى ذات البعد التاريخى والمبانى الحديثة ، ويتضح الأمر إذن أن هناك تطوراً فى الأساليب المعمارية و

الطرق الفنية غير أن هناك إتجاهاً واضحاً نحو الرغبة فى البنـــاء وفــق الأساليب القديمة .

وهكذا يمكن ملاحظة السكن الحضرى هو نتيجة للارتبــاط بيــن ثلاثة أمور هى : مادة البناء ، الأسلوب المعمارى ، والتقاليد وإن أى عـدم إتفاق بين هذه الأمور يسمى ذلــك " أوربــة التخطيــط الحضــرى L´ européanisation de l´ urbanisme " وانتشرت هذه التســمية منــذ انتهاء القرن التاسع عشر وحتى عام ١٩٣٠ حيث ساد انشاء مـــا يســمى بالأحياء الأوربية حيث الشوارع المتعامدة والواسعة وتنتشر فيها الرحبات والميادين العامة التى تزينها التماثيل ويحيط بها مساكن ترتفع الـــى ســتة طوابق يحيط بها فيلات تاريخية تبرز من خلالـــها الأنمــاط المعماريــة الأوربية التى تختلف عن الأنماط التقليديــة والتىتذكــر النــاس بعصــر الإستعمار الأوربى .

ويظهر فى الأحياء الأوربية مراكز حضرية نشـــطة وتخترقــها شوارع ومحاور طويلة وطرق دائرية هامشية . ويظهر هذا النمط فى مدن أوربية حديثة مثل نيس واستراسبورج وليل ولومان ومانشســتر . وكــان الأمر فى مدينة مثل ريودى جانيرو متمشياً مع الأساليب المعمارية والتــى تذكر بالعصر الإستعمارى . أما ساوباولو فقد نمت نمواً طبيعياً تدريجيـــاً تختلف فيه أساليب البناء عن مدينة ريو . وأما مـــدن الربـــاط والجزائــر والدار البيضاء وتونس فقد شهدت زيادة واسعة.ولم يعد النمط الأوربى هو النمط المعمارى الوحيد بل أن هناك ازدواجية بين الحى التقليدى والحـــى الأوربى . وشهدت مدن الشرق الأوسط والمدن الآسيوية نفس هذا النمـــط العمرانى خاصة فى الحى الأوربى . وفى بومباى مثلاً يظهر الى جـــانب

الحى الهندى ذى المساكن العالية والتى تزينها النقوش الجميلة والشـــرفات الخشبية التى ترتفع الى خمسة أو ستة طوابق مشيدة من الخرسانة المسلحة خاصة فى المبانى العامة والخاصة وتسود مادة الطوب الأحمر والحجـــر الأبيض المزين بنقوش ويظهر فيها النمط العمرانى الإنجلـيزى . وتزيـد أعداد البنوك والعمارات الضخمة الى جانب الحى الصينى فى مدينة هونج كونج وفى شنغهاى .

ومع مرور الزمن حتى فترة مابعد الحرب العالمية الثانية ظــــهر النمط المعمارى الأمريكى أى أمركـــة البنـــاء L´ Américanisation حيث تقفز المبانى الى ارتفاعات كثيرة تشابه ناطحات السحاب فى شيكاغو ثم فى مانهاتن وبدلاً من إستخدام مواد البناء ممثلة فى الأحجار والخرسانة وتحولت الى الزجاج والألومنيوم ثم المرايا الضخمة وطبقت هذه الأساليب الجديدة على عدد من المبانى ومنذ قد تم الربط بين ارتفاعـــات المبـــانى والأرض الفضاء التى تجاورها وتحيط بها .

ونشأت ظاهرة ناطحات السحاب أولاً فى أمريكا اللاتينية خاصـــة فى ساوباولو التى كانت مدينة لاتينية نمت فيــــها الأســـاليب المعماريـــة الأوربية . ممثلاً فى المساكن التى بنيت وفق الأسلوب الأوربى ذات العدد البسيط من الطوابق والحديقة المنزلية . أما امتداد المبانى الضخمة والعالية فى وسط المدينة التى لا يتعدى تاريخها الى أكثر مـــن نصـــف قـــرن . وانتشرت هذه الظاهرة فى المدن الحديثة كما جددت بعض المدن أحياءهـــا المركزية مثل بوسطن و امتدت هذه الظاهرة فى الأراضى الفضاء أو فـــى الأحياء الهامشية التى روعيت فيها الأبعاد الصحية مثلما حدث فى بـــاريس وفى المدن التى تهدمت فيها المبانى أثناء الحرب العالميـــة الثانيـــة مثـــل

لندن . كما شاع الأسلوب الأمريكى فى البناء فى الفنادق الضخمة ، وفى المبانى البنكية التى تتوسع رأسياً وليس أفقياً والحقيقة أن معظم المدن الحالية تتجه نحو الإرتفاع الرأسى سواء تمشياً مع (الموضة) أو لازدياد السكان زيادة كبيرة تتجه للهجرات التى تتجه نحو المدن الكبرى .

ومن ناحية أخرى لم تنجُ المدن فى الدول الإشتراكية من التطور المرحلى ؛ ففى موسكو لم تكن هناك سوى ٠,٧ % من مبانيها يزيد ارتفاعها عن ثمانية طوابق أو أكثر أما فى عام ١٩٢٦ زادت هذه النسبة الى ٥٠ % خاصة بعد عمليات إعادة البناء للمنشآت التى هدمت فى الحرب العالمية الثانية . ورغم انتشار النمط البنائى الأمريكى فى المدن ولا شك،فان هذه المدن لا ينقصها الفضاء الواسع ويزيد فى بعض الأحياء المبانى المنخفضة .

وتمشياً مع هذا الإمتداد الرأسى الذى شاع فى معظم مدن العالم كان هناك امتداد أيضاً تحت الأرض فمازالت هناك ضرورة لمد شبكات المياه والغاز والتدفئة إضافة الى شبكات الصرف الصحى وخطوط الكهرباء والتليفون . وتوجد هذه الظاهرة فى معظم مدن العالم خاصة فى تلك المدن التى تزداد أهميتها خاصة فى الدول الصناعية الغربية . ومن ناحية أخرى توجد وسائل النقل التحتية (مترو الأنفاق) فى المدن التى تزدحم فيها الحركة السطحية وتتميز الوسائل التحتية بالربط المباشر بين الأحياء البعيدة بعضها البعض وبوسط المدينة . وبدأت هذه الوسائل فى مدن العواصم ثم انتشرت فى المدن الكبرى . ومع اتساع البناء تحت الأرض وسهولة الإنشاء عليها ، يمكن أن تتمدد خطوط النقل التحتى فى جميع الاتجاهات حتى فى المناطق التى تمتلئ بالمستنقعات أو تحت

المجارى النهرية أو تحت الأذرع البحرية . وقد تظهر الحاجة أحياناً الـــى انشاء شبكة مركبة تتراتب فوق بعضها اذا ما تيسرت الوســـائل التقنيــة المركبة وذلك فى عدد من المدن اليابانية والأسترالية وفيها أيضاً تراتـــب رأسى بين القنوات وأسفلها الخطوط الحديدية أو الطرق البرية . وتشهد فى كثير من مدن العالم وجود شبكة نقل عملاقة تزيد فيها الحركة أكثر ممـــا يتهيأ للنقل السطحى ونلاحظ هذه الظاهرة فى باريس حيث خطوط المـترو التقليدية اضافة الى الخطوط الحديثة التى تتقاطع وتتقابل فـــى ضواحـــى باريس فى جميع الإتجاهات .

ويمكن بذلك الحديث عن التخطيط الحضـــرى لما تحت الأرض ؛ ففى مونتريال مثلاً لا يقتصر الأمر على شبكة نقل تحتية تربط بين أجزاء المدينة بل يتعدى الأمر الى وجود منشآت تجارية تحـــت الأرض ، كمـــا توجد منشآت ترفيهية ودور سينما ووحدات سكنية . وإذا كان الأمر كذلـك يمكن القول إذاً بأن الإنسان يمكنه أن يقضى كـــل يومـــه تحـــت الأرض وممارسة كل فعاليات الحياة اليومية . والحقيقة أن المناخ القاسى فى كنــدا هو الدافع الأساسى لمثل هذه الإنشاءات . ولكن باريس تحتوى على مثـــل هذه المظاهر الحضرية رغم أن المناخ بها ليس على نفس المستوى مــــن القسوة.

ويشهد العصر الحالى مع الحرص على توفير الحيز المكانى فقـــد نقلت السكك الحديدية مرحلة النقل التحتى حتى بالنسبة للمحطات الرئيســية مثلما هى الحال فى بروكسل حيث تتراتب ثلاث محطات تراتباً رأســـياً . وكذلك فى صديقة باريس فى جنوبها الشرقى حيث تتراتب محطات المـترو، ومحطة سكك حديد الضواحى، ومحطة سكك حديد الخطوط الكبيرة . وقـــد

ساهم فى ذلك الإمكانات الطبيعية لما تحت الأرض وامكانية تقابل الخطوط وتعددها يمكن اذاً الوصول الى المكان بأكثر من وسيلة : مترو أو سكك حديدية أو طريق برى . ونجد فى النهاية أن بعض الوسائل مثل أنفاق مترو موسكو تعتبر مخابئ فى حالة الحرب النووية وقد استخدمت أنفاق المترو بالفعل كمخابئ أثناء الحرب العالمية الثانية وذلك فى معظم المدن الكبرى التى تحتوى على شبكات الأنفاق .

ومن ناحية أخرى فقد أدت الزيادة الى ازدهار العمليات الحضرية مثل انشاء الجراجات متعددة الطوابق وغيرها تحت الأرض وانشاء طرق المشاة فوق جراجات السيارات مثلما هو الحال فى حى الديفانس فى شمال غرب باريس وفى المدن الجديدة باقليم باريس وفى الجزء الأوسط من مدينتى ستوكهولم وفرانكفورت .

وقد أدى استغلال الأرض استغلالاً متعدداً فى نفس المكان الى قفزة حضارية ولدت مع بداية القرن العشرين وقد أدى ذلك أيضاً الى أن تكون الصورة العامة للمدينة هى صورة مركبة تتعاقب فيها الطبقات ويختلف ذلك عما كان معروفاً من قبل .

وهكذا فان دراسة استغلال الأرض الحضرى لابد أن تتحدد وفق مستويات رأسية تبدأ من الطابق الأرضى أو الطوابق التى تقع أسفله أو ما يقع فوقه . ومع تعدد الدراسات يبدو من الصعب تحديد شخصية المدينة ووظائفها الرئيسية أو الثانوية.وقد أنشأ هذا الأمر بعداً جديداً فى الدراسات الحضرية الحديثة خاصة فيما يتعلق بالسياسة العامة لاستغلال الأرض واتجاهاتها .

....

الفصـــل الســـابع
استعمالات الأراضى وأسعارها

- مقدمـــــة
- أولاً : إستغلال الأرض وتنظيم المجال الحضرى .
- ثانيـــاً : نمـــاذج نظرية وصـــفية .
- ثالثـــاً : نظريات القاعدة الاقتصـــادية .
- رابـــعاً : البحوث التطبيقية (التجريبية) .
- خامســاً : محددات أسعار الأرض .

****

استعمالات الأراضى وأسعارها

مقدمة :

لا يعطى التركيب الحضرى مهما كانت مساحته - كبرت أم صغرت - مظهراً متجانساً . ذلك لأن كثافة المبانى ، وتنظيمها ، وطرق النقل وشبكة الإتصالات ، والمحتوى الحضرى بأكمله ظاهرات لا يمكن أن تظهر بنفس الشكل فى الرقعة التى تشغلها المدينة . كما لا تقتصر الإختلافات فى المظهر الحضارى على التركيب البنائى فقط (المورفولوجية) بل تمتد إلى التنوع الوظيفى كماً ونوعاً . وتنتج هذه الاختلافات الشكلية والوظيفية بتأثير ثلاث عوامل أساسية :

أولها : هو دور الأنشطة الثلاثيه " التجارة والمواصلات والإدارات " فى تشكيل المظهر الحضرى .

وثانيها : الإختلاف فى عناصر الأنشطة الثانئية (المصانع والمناجم وورش الحرف) .

وثالثها : الاختلاف فى الخصائص المظهرية الشكلية للمساكن .

وتوجد علاقة بالطبع بين المظهر الحضرى من ناحية ، والفئات الإجتماعية من ناحية أخرى . وتؤدى هذه العلاقة الى تنوع ملحوظ فى أشكال استغلال الأرض . ولا يأتى التنوع بطريق الصدفة والعشوائية ، ولكنه يرتبط بتنظيم المدينة وتركيبها البنائى . ويؤدى ذلك الى ظهور المدينة فى شكل نموذج منفرد بشكله،أو بنماذج متجاورة ترتبط فيما بينها بعلاقات ينتج عنها تغيرات فى مظهر استغلال الأرض الحضرى التى تحمل مسميات متناظرة ، وذلك فى كل المدن القومية والعالمية حتى يسهل

معها عمليات المقارنة بين مدينة وأخرى سواء فى نفس الإقليـــم أو فـــى الأقاليم الأخرى ومن هنا يجب الإهتمام بالتدقيق فى مســـميات الظـــاهرة ومحتواها على المستوى اللغوى - على الأقل - إن لم يكن على المســتوى العلمى والفنى .

أولاً : إستعمالات الأراضى ، وتنظيم المجال الحضرى :

اذا كان التمييز بين عناصر التركيب الحضرى علـــى المســـتوى اللغوى أمراً مهماً لا ينبغى إهماله فلابد فى هذا الصدد التفرقة بين تعبيرى استغلال الأرض Land – Use \ utilisation du sol وتنظيم المجـــال الحضرى L'organisation de l'espace وهمـــا مفـــهومان تـــؤدى العلاقة بينهما إلى ظهور المبانى من نوع شكلى ووظيفـــى معـــاً ، وإلـــى توزيع مكانى للأنشطة الاقتصادية والمهن السائدة ممثلة فى مكاتب الأعمال ، ومبانى الخدمات ، والمبانى التجارية ، والمساكن . ومـــن الممكـــن ألا تظهر المبانى التىتشغلها هذه الأنشطة للوهلة الأولى بـــل يختلـــف ذلـــك بالطبع عن المبانى الصناعية التى يمكن تمييزها بطريقة أسهل كذلك يمكن التمييز بين المساكن الجماعية والمساكن الفردية من ناحيـــة الخصـــائص الشكلية على الأقل .

ويمكن مع هذه الإختلافات المظهرية أن يقوم المتخصصون باعداد خريطة لنماذج المساكن يمكن التحقق منها بالملاحظة المباشرة.كما يمكـــن إعداد خريطة لإستغلال هذه المساكن،ويمكن من ناحية أخـــرى أن يكـــون هناك خريطة تجمع بين نموذج المسكن ووظيفته يستخدم فيـــها أســـاليب

التظليل أو التلوين وقد تعطى هذه الخريطة دلالات أقـــوى ممـــا تعطيـــه الصور الفوتوغرافية التى تغطى فى أغلب الأحيان جزءاً صغيراً مـــن المدينة ومن ثم فان المقارنات بين أشكال المبانى ووظيفتها تتـــم بطريقـــة أجدى وأدق من خلال خرائط إستغلال الأرض[١] .

ولا شك فى أن الإختلافات فى أنماط إستغلال الأرض الحضـــرى تأتى نتيجة للارتباط بين المعطيات المكانية من ناحية ، والنقل البشرى من ناحية أخرى . ويمتد دور الإنسان فى تشكيل المكان الى تاريخ موغل فـــى القدم حتى وقتنا الحالى . وقد يكون هناك تشابه بين الدور الإنسانى فـــى خبرات تاريخية قديمة وفى الفترة المعاصرة بطريقة ثابتة (إستاتية) غير أن هناك تطورًا حضاريا متحركا (دينامى) وعلاقات وظيفية بين مختلف العوامل التى تؤثر فى المظهر الحضرى للمدينة،والربط بين هذه العلاقـــات الوظيفية فى حال كونها ذات تنظيم قوى مخطيط ، أو تلقائى اختيارى ذلك ما يمكن ان نطلق عليه تنظيم المجال الحضرى . ونسوق فى هذا المجـــال مثالاً يرتبط بالمصانع التى تحتاج الى أعداد كبيرة مـــن الأيـــدى العاملـــة فتؤدى هذه الحالة الى ظهور نمط معين من المساكن هو المـــدن العماليـــة التى تظهر فى المصانع التى تتجمع الأيدى العاملة بها فى مساكن قريبـــة من العمل . كما تترجم الحاجة الى الأيدى العاملة الى توفير وسائل النقـــل تربط بين الأحياء – التى قد تكون هامشية أحياناً – وبين مواقع المصانع . ومن هنا نلاحظ أن هناك علاقة وظيفية بين النشاط الاقتصادى والعوامـــل

(١) تعتبر نتائج مشروع المســح الميدانى لمدينة دمنهور الذى أشـــرف المعرب عليـــه نموذجاً قريبًا جداً من الحقائق الواردة فى هذا الجزء .

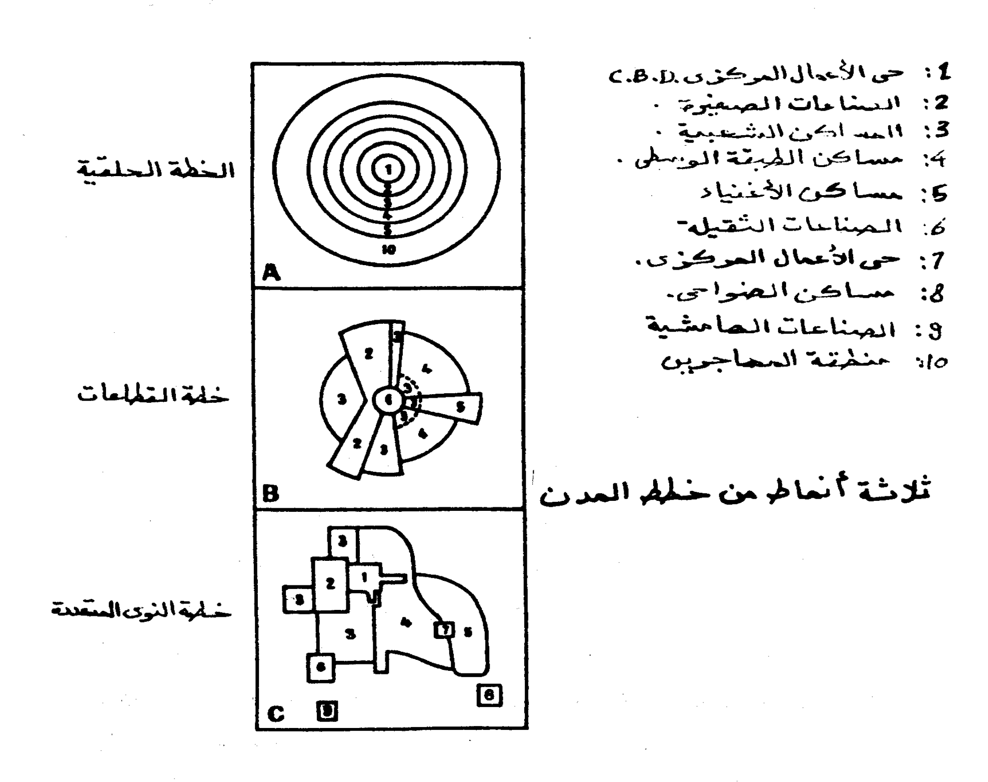
التى تؤثر فيه وتختلف هذه العلاقة من مكان وآخـــر حسـب الظـروف الخاصة المحلية التى تختلف بالطبع مكانياً .

وقد يؤدى إنشاء المصانع فى مناطق بكر أو حديثة التعمير فسوف يظهر نمط متكرر من المبانى الصناعية أو السكنية أو الخدمية وما يترتب على ذلك من إضفاء مظهر معين على المدن الجديدة التى يخضع البنـــاء فيها وتوزيع الوظائف للتخطيط المسبق . ولا يترك ذلك فرصـــة للنمـــو التلقائى أو العشوائى . وتكون النتيجة أن يكون هناك توازن بين وظـــائف المدينة وبين مبانيها . ويختلف الأمر فى المدن القديمة حيث تتكدس فيـــها الأنشطة الإقتصادية والمبانى دون تنظيم مكانى مخطط وتكـــون النتيجـــة مجالاً حضرياً مختلفة عن المدن المخططة .

ويمكن ان تقاس العلاقة بين مواقع المنشآت الصناعية والحرفيـــة وتحديد خطوط النقل وكثافة الحركة عليها بأسلوب خرائطى يتضـــح مـــن خلاله بيان تنظيم الحيز الحضرى يدعمه التحليل النظرى للعلاقات الممكنة بين عناصر المظهر البنائى للمدينة والعوامل التى تؤثر فيها .

ثانيـــاً : نماذج نظرية وصفية

لما كان من الممكن تقسيم المجـــال الحضـــرى (الحـــيز) إلـــى قطاعات صغيرة ويمكن أيضاً إعطاء تصـــور دقيـــق لاســـتغلال الأرض الحضرى من خلال دراسة التراتب لأنماط الإستغلال (موزاييك) فى كل قطعة أرض ، أو تقسيم عقارى . ومن خلال تكرار هذه الدراســـات فـــى كثير من المدن فى مناطق مختلفة من العالم يمكن اقتراح عدد من النماذج



ثلاثة أنماط من خطط المدن

شكل (١٤)

التى تهدف فى مجموعها الى تنظيم إستغلال الأرض فى المدن . من هـذه النماذج ذلك الذى قدمه برجس Burgess مما يعرف منظومة المنـــاطق المركزية (١٩٧٠) والتى تتعلق باستغلال الأرض فى مدينة شيكاغو فقد اعتقد برجس أن هناك سلسلة من المناطق المركزية التى يتناسب كل منـها مع مركز بعينه فى أشكال أساسية للحياة فى المنطقة ممثلة فـى التجـارة والإدارة والنقل يختلف تنظيمها فى المركز . وفى المنطقة الانتقالية بيـن المراكز . ويؤدى هذا التنظيم الى تقليل الحيز الذى تشغله مساكن الزنـوج الفقيرة ومستعمرات المهاجرين الجدد التى تختلط فيها الأكواخ السكنية مـع المصانع . وتظهر فى الوقت نفسه منطقة مساكن الحرفيين التى يقطنـــها العمال الراغبون فى السكن بالقرب من مكان العمـــل . ويظـهر أيضـاً المساكن الأكثر رفاهية ممثلة فى المساكن الفردية والعمـــارات السـكنية خاصة المنطقة التى يتعامل فيها السكان مع مركز المدينة تعاملاً مباشراً . والتى تمتد امتداداً واسعاً متصلاً ، أو فى شكل نويات سكنية متفرقة ترتبط بطرق مواصلات إشعاعية بينها وبين مركز المدينة حتى فى الأجزاء التى تتكدس فيها المبانى سواء فى المركز أو فى الهوامش .

وزادت قيمة هذا النموذج منذ خمسين عاماً أدى ذلك الـــى إثـارة النقاش والنقد العلمى، فجاء النقد ممثلاً فى أن النموذج يمثل نظريـــة غـير واقعية لحدود المناطق المركزية وتجانسها تجانساً قســرياً (تعسـفياً) لا يتمشى مع التنظيم الواقعى للأماكن الصناعيـــة والتوافـق مـع محـاور الاتصالات وشبكاتها فى مما أدى الى زيادة أهمية النمو الإشعاعى للمجـال الحضرى خلال فترات زمنية متتالية .

وقد أدى انتشار فكرة النمو الإشعاعي في كثير من المـــدن ومـــن أحجام متفاوتة إلى ميلاد نظرية القطاعات (هومر هويت ١٩٣٩) التـــي تتأسس على دراسة تجريدية تفصيلية شملت ٦٤ مدينة صغيرة ومتوسـطة في الولايات المتحدة إضافة إلى مدن كبيرة في نفس الدولة (نيويـــورك وشيكاغو وفيلادلفيا وديترويت ووشنطن) وقد أثبتت هذه الدراسة المهمـــة أن توزيع المساكن يعتمد اعتماداً مباشراً على توزيع الدخل النقـــدى فـــي صورة قطاعات متجاورة وليس حلقات ودوائر .

ويتم تطور توزيع المساكن في صورة نمو إشعاعي يبدأ من مركز المدينة الى أطرافها في خطوط تتفق مع مركز المواصلات ومع ما تمليـــه الظروف الطبيعية من ضوابط تحدد اتجاهات نمو المساكن.ويترتب علـــى ذلك أن اتجهت الدراسة الى إستنباط قواعد محددة لنمو المدينـــة المكـــاني. ومن أهم هذه الدراسات تلك التي قام بها فالتر كريستالر صاحب نظريـــة المواقع المركزية والذى أدت دراسته الى بناء فكرة المراكز الرئيسية فـــي المدن والمراكز الثانوية في الأحياء الهامشية . غير أن تلك الأفكـــار قـــد ووجهت بنقد شديد من خلال ملاحظات علمية لكثير مـــن المتخصصيـــن وأهم هؤلاء بريان برى وبوچى – جارنييه و ديلوبيز (١٩٧٢) ويتلخص النقد في كون أن الأفكار التي أتى بها كريستالر هي وصفية في معظمـــها ولكنها لم تؤد الى معايير ومؤشرات رقميـــة محـــددة ، غـــير أن هـــذه الدراسات قد ساهمت في إنشاء النموذج الذى عبر عنه كل مـــن أولمـــان وهاريس (١٩٤٥) مما يعرف بنظرية النويات المتعددة (مركز رئيســـي ومراكز ثانوية) .

وتتأثر حركة سكان المدينة فى اتجاه من المركز الى الأطراف فى شكل حلقى أى تتجه الهجرة من القلب الى الأطراف فــى هيئــة حلقــات متتابعة وكثيراً ما ترتبط هذه الهجرات بالترتيب العمرى للسكان حيث يميل كبار السن الى الإنتقال الى الأطراف والضواحى . حيث الــهدوء والبعــد عن الضوضاء والتخلص من مسببات التلوث البيئى .

ثالثــاً : قواعد النظرية الاقتصادية

فى ضوء التفصيلات التى أتت بها النماذج الوصفية لإســتعمالات الأراضى حاول الإقتصاديون بناء نظرية تعتمد على أساس متصل – مــن قريب – بالعقارات سواء ما يتعلق بالأراضى أوالمبانى .

وتعتمد النظرية فى فكرتها الأساسية على النظرية التى أتى بــها فون تونين (١٨٢٩) المعروفة بنظرية المدينة المنعزلة[٢] ومن ثم تعتمـد النظرية على تخطيط إستغلال الأراضى فى شكل حلقى تتتابع فيه الدوائـو حول مدينة مركزية وتمتد الدوائر فى ضوء مصدر الماء الرئيسى الـــذى يحدد نطاقات الإنتاج الزراعى ووفق إمكانية الوصـــول Accessibilité الى السوق عن طريق المواصلات المتاحة (نهر ملاحى فى حالة نظريــة

---

[٢] هى نظرية تتبنى على فكرة مدينة منعزلة تعيش فى وسط منعزل تتحدد فيها أساليب إستغلال الأراضى وفق الربح فى ضوء تكاليف النقل ويمكن الإلمام بتفاصيل هذه النظريات فى كتب التخطيط الإقليمى خاصة ما يتصل بالتخطيط الزراعى أو تخطيط النقل والمواصلات . المعرب

تونن)[٣] وتبعاً لهذه الأسس تتحدد أسعار الأراضى والهدف من النظرية هو ترتيب المدخلات لتكون المخرجات هى اعلى سعر للأرض .

ومع هذه النظرية التى ترمى الى تعظيم أسعار الأرض فى المناطق الريفية ، هناك نظريات أخرى تسعى الى نفس الهدف وذلك فى المناطق الحضرية (مارشال ١٨٩٠) خاصة فى السعى نحو زيادة قيمة الأراضى فى هوامش المدن من خلال تطوير النقل والمواصلات وازادة الأفكار التى تتعلق بالحضارة العقارية . ومن أهم هذه النظريات التى ناقشت هذه الأمور تلك التى جاء بها (وينجو ١٩٦٢) الذى حدد أن العامل الأساسى الذى يؤثر فى أسعار الأراضى هو النقل وتنظيم النظرية وفق العلاقة بين زمن المشروع ، وتكاليف النقل والقيمة العقارية .

وحيث أن الأنشطة الإقتصادية تزداد أهمية وكثافة ، وعائداً بالقرب من وسط المدينة فان النتيجة المباشرة هى زيادة أسعار الأراضى فى الوسط وتنخفض الأسعار تدريجياً بالبعد من المركز والاتجاه نحو الأطراف كما تنخفض الكثافة السكانية وكثافة المبانى فى نفس الإتجاه .

واتجه بعض المنظرين الى ناحية أخرى من هؤلاء ألونسو (١٩٦٤) الذى يرى أن ميزانية الأسرة الحضرية (B) تتحدد وفق ثلاث متغيرات هى نفقات الانتقال (T) ونفقات الإسكان (L) واستهلاك المواد المعيشية[٢].

$$B = T + L + C$$

وإذا اعتبرنا أن الميزانية ثابتة (C) فان الإنفاق سوف يختلف حسب تكلفة الإنتقال (T) والسكن (L) . وفى حال زيادة نصيب النفقات على

---

[٣] المعرب

النقل فان الجزء المخصص للسكن سوف ينخفض من ناحية وترتبط ارتباطاً تاماً بأسعار الأراضى من ناحية أخرى خاصة مع زيادة موجات الهجرة اليومية من المركز الى الأطراف .

ويرتبط ذلك بالطبع فى تحديد نفقات الإنتقال بين مقر السكن ومقر العمل .

وتهدف النظرية من ناحية أخرى الى تحقيق التوازن بين الدخل ، والكثافة السكانية ، والنقل وعلاقة كل ذلك بالإيجار النقدى للمساكن وتحديد نطاقات اسكان الفئات السكانية الإجتماعية الإقتصادية .

ويؤكد ألونسو من ناحية أخرى على أن أى تحسين يطرأ على النقل ووسائل المواصلات سوف يؤدى مباشرة الى زيادة الامتداد المكانى نحو الأطراف الحضرية ، كما يؤدى مباشرة الى رفع أسعار الأراضى ويؤدى من ناحية ثالثة الى تقليل الضغط العقارى[٤] فى وسط المدينة والحقيقة أن هذه الأمور سوف تنظمها علاقة سببية حيث أن سهولة الوصول بين المركز والأطراف يؤدى الى مزيد من الإستيطان البشرى ومن ثم تزيد الأنشطة الإقتصادية وتزيد المنافسة حول نمط استغلال الأراضى وينعكس ذلك بالضرورة على الأسعار العقارية .

وقد قام هاير (١٩٦٥) بانشاء نموذج آخر يجتهد فى ابراز صيغة للنواحى المالية المرتبطة بالعقارات ويرتبط هذا النموذج بالربط بين

---

[٤] المقصود بالضغط العقارى هو زيادة عدد أنماط استعمالات الأراضى الحضرية عن المساحات المسموحة بتهيئة هذه الإستعمالات ولذلك علاقة بالطبع بكثافة السكان . المعرب .

قيمة الضرائب العقارية(*) والمسافة بين مركز وأطراف المدينة ، والزمن اللازم للانتقال من المركز الى الهامش ، والعلاقة بين أسعار أراضى البناء وأسعار الأراضى الزراعية فى الهوامش الريفية الحضرية ، والعلاقة بين الأسعار العقارية وتجهيزات البنية الأساسية وهذه كلها عوامل تنعكس انعكاساً مباشراً على أسعار الأراضى . كما تنعكس على أهمية إنشاء مراكز حضرية ثانوية تختلف عن المركز الرئيسى للمدينة أو تعد فروعاً له .

تشكل هذه النظريات أهمية كبيرة بالنسبة للجغرافى المتخصص فى الدراسات الحضرية وقد إهتم بالفعل عدد من التخصصين فى هذا المجال ومنهم جونسون (١٩٧٣) الذى يربط بين منحنيات الزمن ، والسعر ، والدخل،وميرلان (١٩٧٣) الذى يؤكد على أهمية النقل فى تحديد أسعار الأراضى،وتورنر (١٩٧٥) الذى يعتبر أن تعدد المراكز الثانوية يؤثر تأثيراً قوياً على انخفاض أسعار الأراضى .

ومع كل ذلك فان هناك أسئلة كثيرة تنتظر الإجابة فيها وأهمها :

- هل سعر الأرض هو العامل الأساسى فى تحديد نمط الإستغلال ؟
- هل للفئات السكانية الإجتماعية الاقتصادية أثر فى تحديد سعر الأرض ؟
- ما هو أفضل شكل لاستغلال الأرض فى ضوء الأسعار ؟
- هل للنشاط الاقتصادى أثر فى تحديد أسعار الأراضى ؟ ...

(*) قيمة الضرائب المفروضة على الأراضى والمبانى . المعرب .

رابعاً : البحوث التطبيقية (التجريبية) :

أدت بعض الدراسات التطبيقية الحديثة ومنها دراسة لونزن وماديسون (١٩٦٨) الى إعطاء فكرة واضحة ودقيقة عن التطور التاريخى لإستغلال الأراضى الحضرية والتغيرات التى طرأت على الامتداد المكانى ، والوظيفى ، والسكانى للمدن القديمة والحديثة .

وقد نتج من هذه الدراسة - ومن غيرها من الدراسات المماثلة - الى أن هناك ثلاثة عناصر لابد أن تدرس فى مجال أسعار الأرض ويشمل ذلك :

- مالكو الأرض والمستثمرون لها بطريق مباشر أو غير مباشر (الأرض - السكن) .
- المستفيدون فى النهاية من استغلال الأرض .
- الوسطاء (السماسرة) الذين يلعبون دوراً بين المستثمر والمستفيد .

ولابد أن يكون هناك منافسة بين المجموعات الثلاث حول تعظيم الربح الى أقصى حد ممكن ويترتب على هذه المنافسة آثار خطيرة للغاية منها :

- رغبة مالك الأرض الزراعية فى بيع أرضه لاستخدامه فى مجال البناء وعلامة ذلك بانتاج الغذاء وبمشاكل العمالة والتسويق ......
- تجفيف البحيرات (أو المستنقعات) وتخصيصها للاستثمار

العقارى[٦] أو الزراعة .

- رغبة الوسيط (السمسار) بشراء الأرض بأقل سعر ممكن واضافة بعض التجهيزات الحضرية وبيعها بأغلى سعر ممكن. ويدخل فى ذلك إستثمار المعطيات الطبيعية إعلامياً (دريم لاند - الرحاب - الواحة ...)[٧] .
- رغبة المشترى فى تحقيق أحلامه وطموحه (الراحة - التميز الاجتماعى - الهدوء ...) .

واذا لم تتم الموازنة بين الأمور بطريقة جيدة (وأهم ما يتضمن ذلك هو التنسيق بين المستثمر ، والوسيط ، والمنتفع) ، فان السوق العقارية قد تتعرض لخلل يؤثر على كل الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية (ويمكن السياسية) خاصة إذا كان للحكومة دور فى ضبط السوق العقارية وتنظيم الفعل ورد الفعل بين عناصر العملية العقارية (المستثمر - الوسيط - المنتفع) .

وقد يؤدى الدور الحكومى من خلال القانون تحقيق توافق جيد بين المتاح ، والمرجو من استغلال الأرض.فيشمل ذلك مثلاً تقنين ارتفاعات المبانى ، وتحديد مساحات الفضاء المستغل وغير المستغل (الاحتياطى العقارى) وتنظيم التقسيط فى عمليات البيع والشراء وعلاقة ذلك بالضرائب البنكية ، وعلاقة الإمتداد المكانى بتنظيم النقل والمواصلات (ويتلاند ١٩٧٤) .

---

[٦] بحيرة مريوط وامتداد مدينة الأ سكندرية مثلا وعلاقة ذلك باسعار الأرض ونمط استغلالها . المعرب .

[٧] وغيرها من المسميات الدارجة فى مصر . المعرب .

وقد يفيد فى هذا المجال تطبيق نظريات تخطيطية (قديمة) فــى الوضــع الحالى ومن ذلك الشــوارع المهنيــة فى مــدن شــمال أفريقيـا (الحدادون - الصاغة - النجارون) ومن منطقة القصور والحى الراقــى ، وفكرة الجيتو (حارة اليهود) ، والأحياء الشعبية .

والحقيقة أن التراتب الإجتماعى فكرة قديمة قدم المدينة ذاتها وربط هذا النظام الاجتماعى بالنظام السياسى وعلاقة ذلك أيضاً بالتقسيم الإدارى (الشياخات ، الأحياء القطاعات ......) ومن هنا يمكن القول بأن التحديث والبحث عن حلول لا يعنى الاستغناء عن الحلول القديمة أو التقليدية .

ويؤكد ذلك أن كثيراً من مدن العالم قد أعيد تخطيطها وفق أسلوب (كلاسيكى) منها باريس التى انتقل فيما القصر الملكى من إيل دوفرانـس الى اللوفر ثم الى فرســاى وانتقلت مســاكن العائلات الراقيــة من ماريه (ق ١٨) ثم الى الحى الثامن والى الســادس عشر ثم الى نويبيــى فــى نهاية (ق ١٩) وبداية (ق ٢٠) ثم العودة أخيراً الــى تنظيــم المدينــة القديمة فى الوقت الحالى خاصة فى الدوائر (الأحياء) الرابعة والخامســة والسادسة فى باريس هناك إذاً تنظيم دورى للمدن يتغير من عصــر الــى عصر وقد يعود التنظيم الى فترات سابقة انتهت زماناً ولكن الواقــع قــد يثبت أن القديم هو الأصلح أحياناً .

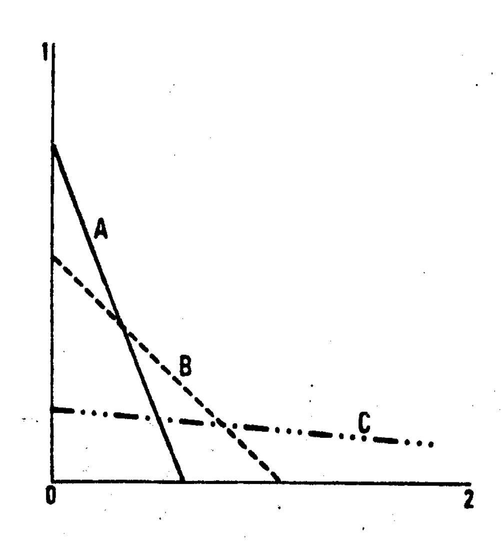
خامســــاً : محددات أسعار الأرض

تخضع أسعار الأرض فى الدول ذات الإقتصاد الحر لعامل أساسى هو قانون السوق أى الموازنة بين العرض والطلب . ويختلف هذا القـانون فى أثره على الأسعار زماناً ومكاناً .

واذا كان المجال الحضرى فى منطقة ما ذا طبيعة متجانسة فيمكن التأكيد مباشرة على أن أسعار الأراضى تزيد فى وسط المدينة باعتبارهـــا المنطقة المميزة .

غير أن هناك عاملاً آخر يحكم هذه الأسعار هو سهولة الوصـــول وامكانياته Accessibilité ويؤثر هذا العـــامل فـــى طبيعـــة إســـتغلال الأراضى باعتبارها الأقدم زمناً ، وأن التجهيزات الحضرية فيه تكون عادة مكتملة . ويترتب على كل ذلك أن يزيد الطلب على الأراضى فى الوقـــت الذى يقل فيه العرض حيث أن وسط المدينة يتميز عادة بكثافة عالية مـــن استخدامات الأرض ، وأن كل شبر فى المنطقة الوسطى له قيمـــة تزيـــد بالطبع عن نظيره فى أى مكان آخر فى المدينة . وعلى ذلك فان أســـعار الأراضى تزيد فى قيمتـــها فـــى الوســـط أو مـــا يســـميه الجغرافيـــون الأنجلوسكسون High peak values .

وحينما يخرج الإنسان من وسط المدينة تبدأ الأسعار فى الانخفاض تدريجياً وتصبح الكثافة العمرانية أقل حدة مما هو فى الوسط كمـــا تزيـــد سهولة الحركة خاصة فى المدن ذات الخطة الإشعاعية ومن ثـــم تتحـــدد نطاقات من الأسعار فى شكل خطوط تتفق مع خطوط المواصلات .



أسعار الأراضى حسب نمط الاستغلال والمسافة بين المركز للهامش

1 : سعر الأرض بدءًا من وسط المدينة .
2 : المسافة من المركز إلى الهامش.

A : السعر الذى يدفعه التجار .
B : السعر الذى يدفعه الساكنون .
C : السعر الذى يدفعه المزارعون.

شكل (١٥)

ويؤثر فى الأسعار أيضاً الأبعاد الطبيعية لموقع المدينة خاصة فى المواقع التى يقل فيها مساحات البناء السهلة والمنبسطة.وفى المناطق المعقدة طبيعياً تنخفض أسعار الأراضى . ومن ثم يمكن تحديد نطاقات من أسعار الأراضى وفق سهولة وصعوبة الوصول الى الأرض تبعاً انبساطها أو تعقيدها . ويمكن تمثيل ذلك بيانياً .

وحيث أن الأنشطة التى يمارسها سكان المدينة ليست متطابقة ، فان هناك عاملين أساسيين يؤثران فى أسعار الأراضى هما : أولاً : قدرة النشاط الحضرى على رفع قيمة الأرض باعتبارها أنشطة مهمة أو يترتب عليها ربح أكبر ، وثانياً : حاجة النشاط الى مساحة واسعة أو ضيقة لكى يتم ممارسته بطريقة جيدة . ومع هذه العاملين يتدخل عامل ثالث هو قياس مدى حاجة السكان للنشاط الحضرى والتى يتحتم على القائمين على أمر المدن أن يوفر هذا النشاط مهما كانت قيمة الأرض .

ومن الممكن أيضاً تكرار إنشاء مواقع خدمات متكررة يمارس من خلالها نفس النشاط وذلك تبعاً لحاجة الناس إليه . ويرتبط ذلك بتسهيل الوصول الى مقار هذا النشاط بكل الطرق . كما يؤدى الأمر فى نفس الوقت – إذا نقصت المساحة المطلوبة – إلى انشاء مواقع عديدة متكررة لنشاط معين يتجه استخدام الأرض الى التوسع الرأسى وقد يكون هذا هو العامل الأول فى ظهور ناطحات السحاب الذى تزيد فيه حالات الاستخدام الإدارى لخدمات الشركات الإدارية (البنوك ، شركات التأمين ، خدمات رجال الأعمال ، نمط من التجارة الراقية ....) .

وتدعو الصناعة من ناحية أخرى الى ضرورة توفير مساحات واسعة من الأراضى لأن معظم الصناعات تتم فى مبان ذات ارتفاع قليل

ومن ثم فان أربحية الأرض تبدو منخفضة فـــى أراضـــى الاســـتخدامات الصناعية .

وتقع المساكن فى مرحلة وسطى بين حالتى الصناعة والخدمـــات من حيث طلبها على الأراضي مساحة وسعراً . والحقيقة أن الطلب علـــى الأراضى السكنية تختلف حسب نمط المسكن : هل هو فردى ، أم عائلى ، أم مجمعة سكنية أم أبراج عالية ؟ .

من كل ذلك ينبغى أن نؤكد أن هناك أربعة عوامل تؤثر فى أسعار الأرض ومن ثم لاستخدامها وهى :

١. نموذج توبيكا Topéka (كنساس) الذى يحدد الأسعار وفـــق المسافة من المركز الى الأطراف ويؤثر هذا العامل فى تحديد ٦٤ % من استخدامات الأرض وأسعارها .
٢. نموذج الوقت اللازم للانتقال من مقر السكن الى مقر العمـــل والذى يزيد بالطبع كلما اتسعت المدينة مكانياً ويتحدد الســـعر وفق هذا العامل .
٣. طبيعة النشاط الحضرى وحاجته الى الأرض وما إذا كان هـذا النشاط مركزى – أى مطلوب لكل الناس – أو أنه يمكـــن أن يمارس فى مناطق تبعد عن المركز وأن يتركز فى الـــهامش ويرتبط ذلك بارتفاع وانخفاض أسعار الأرض .
٤. تتدخل السياسة التخطيطية للمدن فى تحديد مواقـــع الأنشـطة وارتباط ذلك بحاجة السكان ويؤثر ذلك مباشرة علـــى نمـط استغلال الأرض ومن ثم أسعارها .

وتؤدى هذه العوامل الأربعة الى التفكير فى إنشاء المراكز الثانوية فى المدن التى تختلف فيها استعمالات الأرض ؛ فقد يحدث فـــى بعـــض المدن أن تختلط الأنشطة الحرفية بالصناعـــات الكبـــيرة وأن تخصـــص الأراضى لهذه الحرف فى هوامش المدينة حيث تقل أسعار الأراضى . واذا لم يكن هناك تنسيق جيد لكل الإستعمالات تكون النتيجة هى تعقد الحركـــة فى وسط المدينة وإزدحامها ويعانى من كل المشكلات التى يتعرض لـــها عادة مراكز المدن ولذلك فان كثيراً من أساليب التخطيط الحضرى هـــى تفريغ الوسط ونقل الأنشطة الى الأطراف ويحدث ذلك عادة فـــى المـــدن الأمريكية .

وصفوة القول أن عاملى الزمان والمكان هما عاملان مرتبطـــان ارتباطاً وثيقاً بتحديد أسعار الأراضى الحضرية . ويمكن على أساســـهما تحديد (أقاليم) سعرية داخل المدينة وسوف تكون النتيجة لـــهذا التحديـــد إبراز الخصائص الإقتصادية والإجتماعية للسكان الحضرييـــن أى رســـم خريطـــة تربط بين السعر ، والنشاط الاقتصادى ، والخصائص الســـكانية ويتضح من خلالها أبعاد الجغرافيا الاجتماعية للمدينة كما يمكن إنشـــاء خرائـــط خطوط التساوى الزمنية Iso chrones وذلك فى ضوء وســـيلة المواصلات التى تربط الأطراف بالقلب.

وترتبط هذه العوامل جميعاً بالتخطيط الهيكلى للمدينة وآثاره علـــى تنظيم استعمالات الأراضى فقد أدت التجربة الفرنسية فى اعادة النظر فـــى تخطيط مدينة باريس والذى تمخض عن نقل سكان الأحياء (العشـــوائية) فى شرق المدينة الى مساكن راقية فى الأطراف وترتب على ذلك تغيـــير

فى أسعار الأراضى فى المركز وفى الهوامش والى انشـــاء مـــا يســـمى بالمناطق المتحضرة Urbainsées .

ويرتبط ذلك أيضاً بالمضاربات المالية علىالأراضـــى الزراعيـــة وامكانية تحويلها الى أرض فضاء خاصة فى ضواحى المدينة والزحـــف من ناحية المدينة الأم ومن ناحية الضاحية فتلتهم المبانى تدريجيـــاً أرض الزراعة (ساوباولو ، سلفادور ، داكار ، أبدجان) ... والمدن المصريـــة فى الدلتا على الأقل[8] .

ولا شك فى أن تكون الخصائص المناخية داخل المدينـــة عـــاملاً أســـاسياً فى تحديد أسعار الأراضى ومنها اتجاهـــات الريـــاح ، درجـــة الحرارة ، الضوء ، ... سطوع الشمس وتتدخل عناصر المناخ فى إختيار نمط المبانى ويترتب على ذلك ظهور أنماط سكنية تتفـــق والخصـــائص الإجتماعية للسكان . واذا لم يكن البعد المناخى أمام ناظرى المخططيـــن فمن الممكن أن تتحول المدن الى العشوائية والتخبط لأن الساكن الحضرى لايأخذ ببساطة ضمن مقومات الراحة عامل المناخ داخل المسكن وخارجه.

وتتدخل ظاهرات السطح أيضاً فى تحديد أســـعار الأرض وفـــى تحديد نطاقات الفيلات السكنية أو المساكن المعدة للطبقة السكانية الوسـطى والمســـاكن الشـــعبية والأحيـــاء الفقيرة خاصة إذا ارتبط الســـطح بالمناخ (عامل الإرتفاع ، القرب من البحر ...) ويؤدى ذلك الى ظهور نوع من الطبقية السكنية والعزل السكنى Ségregation خاصة اذا ارتبط شـــكل المسكن بالخدمات الحضرية المتاحة وهى عامل أساسى فى تحديد ســـعر الأرض ومثال على ذلك شارع الشانزليزيه فى باريس وهو المكان الـــذى

---

(8) المعرب .

يسعى اليه طموح رجال الأعمال . وادارات الشركات القومية ، والعالمية . ويمكن القول ببساطة أن عنوان المبنى له علاقة مباشرة بسعر الأرض وقيمتها فى الشوارع الراقية تختلف بالطبع عن قيمتها فى المعازل السكنية Ghetto ولكل ذلك علاقة بأحياء اليهود ، وأحياء السود ، وأحياء البيض فى مدن بعض الدول وعلى رأسها الولايات المتحدة .

يؤدى الأمر فى النهاية الى امكانية انشاء خريطة تساوى السعر Isoprix يمكن أن تتمشى مع شبكة الشوارع ويمكن من قراءتها تحديد كل الخصائص العمرانية السكانية فى المدينة فى أى مكان من العالم . وهناك أمثلة من هذه الخرائط منها خريطة تساوى الأسعار فى لندن وينتج منها أنه اذا كان السعر للأرض يساوى واحد صحيح فى المتوسط فان السعر يتضاعف خمسة عشر مرة فى وسط المدينة وأربع مرات فى حى وستمنستر ، وست مرات فى جرينوتش . وفى باريس يتضاعف السعر من ثلاث الى أربع مرات من الأحياء الشعبية والأحياء الراقية وست مرات فى الأحياء الهامشية (اللوكس) وعشر مرات فى ضواحى باريس ولهذه الأسعار إرتباط وثيق بعامل النقل والزمن . وقد ارتفع أسعار الأرض فى باريس بعد الحرب العالمية الثانية الى عام ١٩٦٥ الى ما يزيد على خمسين ضعف والى ستمائة ضعف مقلنة بأسعارةالسادس عشر .

وفى النهاية يمكن القول أن سعر الأرض لا يتحدد وفق الموقع ولكن لما أنشأه الإنسان فوق هذا الموقع ومن ثم فان محددات السعر مختلفة ومعقدة لا ينبغى أن ننظر اليها ببساطة.والمطلوب الآن أن يجتهد المتخصصون فى إنشاء نماذج نظرية يقاس بها أسعار الأراضى والعوامل التى تؤثر فيها .

الفصل الثامن
النقل الحضرى وحركة الإتصال

- مقدمة
- أولاً : متطلبات النقل الحضرى .
- ثانياً : صعوبات حركة السير (المرور) .
- ثالثاً : بين النقل العام والنقل الخاص .
- رابعاً : وسائل النقل .
- خامساً : تكاليف النقل .
- سادساً : النقل والتحضر ، والتخطيط العمرانى .
- سابعاً : اتصالات دون انتقال .

****

الفصل الثامن
النقل الحضرى وحركة الإتصال

• مقدمـــــة

المدينة فى جملتها شبيهة بالجسم الإنسانى الذى يتكون مـــن لحــم، وهيكل عظمى ، ودماء تسيل فى الشرايين . وكذلك فشبكة الشوارع فـــى المدن هى الشرايين . وذلك هو الموضوع الذى نتناوله الآن بالدراســـة . ووفق شبكة الشوارع فى المدن يتم تنظيم الحيز الحضرى وترســم علـــى أساسه خطة المدينة . وطبيعى أن تكون حركة المرور هو أمـــر حتمـــى لضرورة انتقال السكان من مكان الى آخر كما توجد طرقاً أكـــثر أهميـــة تربط المدينة بالمدن الأخرى . وحتى تكتمل الحركة الداخلية والخارجيـــة لابد من وسائل نقل للأشخاص والبضائع اضافة الى وجود وسائل اتصـــال خطية أو لا خطية تنقل غبرها الأفكار بل الصفقات التجارية دون الحاجة الى تغيير المكان أو انتقال الى حيث يتم انجاز المطلوب . لابد فـــى هـــذا المجال أن نثير سؤالاً مهماً هو : هل مثلاً سوف تؤدى وسائل الاتصـــــال عن بُعد الى حل مشكلات المرور وحركة المواصلات فى المدن ؟ ......

أولاً : متطلبات النقل الحضرى

كانت حركة الإنسان فى العصور القديمة لا تقل أهمية عن الحركة فى المدن فى العصر الحالى ؛ فكان الإنسان فى مراحل الحضارة الأولـــى يقطع مسافة أطول مما يستطيع أن يقطعه الساكن الحضرى الآن . وحينما

زادت اعداد البشر وظهرت مشكلات التكـــدس والازدحـــام ، وظـــهرت وظائف اقتصادية واجتماعية للمدن لم تكن معروفة من قبل . وارتبطـــت هذه الوظائف بالحياة في المدينة . ومن ثم نشأت الضرورة لتنظيم النقل فى المدينة وفى خارجها على مستوى الحركة اليومية من الفجر الى المساء ثم فى حركةأطول للربط بين مكان العمل ومكان السكن اللذين قـــد يتبـــاعدان مسافةً وبالتالى زمناً . ومن هنا تظهر أهمية الربط بين المدن فـــى نفـــس الإقليم مع المدن فى أقاليم أخرى . ويظهر الجدول الآتى بياناً للمقارنة فـــى حركة النقل بين مدينتى باريس ولندن وفق أهداف الإنتقال فى مدينتى لندن وباريس .

نوع الإستعمال	% من الحركة اليومية	% من الحركة فى ساعات الذروة	% من وسائل النقل العام اليومى
إنتقال بين العمل والمسكن	٣٥	٧١	٤٤
إنتقال لحاجات إنسانية	١١	٧	١٣
نقل البضائع	٢٢	١٢	-
أغراض أخرى	٣٢	١٠	-

ويلاحظ من الجدول أن حركة السكان لأغراض إقتصادية تشـــكل ثلثـــى إجمالى الحركة فى المدينتين وتزيد الحركة بين السكن والعمل فى ســاعات الذروة فان هذه الحركة تشمل أكثر من مليون شخص مما يشكل ضغطـــاً على وسائل المواصلات زمناً ومكاناً ، وتزيد تعقيدات الحركة مع زيـــادة

السكان وتكاثفهم . فان زيادة سكان باريس الى ١٠ % لابد وأن يقابله ٥٠ % فى حركة وسائل المواصلات . وقد أظهرت بعض الدراسات عن مدينة باريس (ميرلان ، وباربييه ١٩٦٩) أن عدد الرحلات التى يقطعها السكان تزيد وفقاً لمستوى الدخل الأسرى وللمستوى الاجتماعى للأسرة ، حيث ينتقل مالكو السيارات بمعدل يزيد ثلاث مرات عمن لا يملكون سيارة خاصة وفى حال الأثرياء الذى يمتلك الواحد منهم أكثر من سيارة واحدة تزيد الرحلات الى ثمانية أضعاف عما يفعله الموظفون والعمال الذين ينتقلون بوسائل نقل عام .

وليس هذا هو العامل الوحيد الذى تنتظم على أساسه حركة السكان فى المدينة بل إن هناك عوامل لا تقل أهمية منها اتساع المجال الحضرى ، وكثافة السكان ، ونمط الإسكان والعادات المعيشية . وقد أثبتت بعض الدراسات أن الإنسان يقطع ست أو ثمانى رحلات يومية فى المدن الأمريكية ويصل الرقم فى لندن وباريس الى ٣,٥ - ٤ رحلات يومية .

ثانياً : صعوبات حركة السير (المرور)

تختلف ظروف المرور من مدينة لأخرى حسب المعطيات الطبيعية التى تنشأ وسطها المدينة ، وطبيعة النسيج الحضرى ، وعلاقته بتخطيط شبكة الشوارع ، اضافة الى دور العادات الاجتماعية ، ومشاركة السلطات الشعبية فى الادارة ، ثم الى المستوى التقنى والمادى فى استخدام وسائل النقل . وهذه كلها أمور تحدد طبيعة الصعوبات التى تقلل

من سيولة الحركة والمرور . ومع تكرار هذه العوامل فى معظـــم مـــدن العالم توصل المتخصصون الى الإشارة بحلول أصبحت تقليدية وفق نـــوع الصعوبة ؛ منها مثلاً شبكة الكبارى المعلقة ، وشـــق الأنفـــاق التحتيـــة ، وتسيير المعديات النهرية حسب طبيعة الموقع النهرى للمـــدن ، وتوســـيع الأودية التى تخترقها طرق النقل ، وشق الشوارع الدائرية وهـــى حلـــول أصبحت تقليدية ومعروفة لدى مدن العالم .

وقد يؤدى تكدس السكان والحركة التجارية فى قلب المدينة الــــى إعادة النظر فى تخطيط شبكة الشوارع وقد تكون غالباً محاور إشـــعاعية تقل فيها مخاطر التقاطعات التى تخطط بدورها الشبكة وفق قاعدة الخطوط المتعامدة . وكثيراً ما تلجأ المدن الصناعية الـــى انشـــاء طـــرق واســـعة خارجية تبعد عن منطقة النواة . وتنتقل السيارات وخاصة وحدات النقـــل الثقيل (الشـــاحنات) خارج المدن ولا تخترق شوارعها التى تقـــع فـــى الوسط .

وقد تم تخطيط المدن الأمريكية على أساس شوارع دائرية ثلاثـــة تحيط بالمدينة وهو أسلوب آخذ فى التطبيق فى المدن الأوربية . وقد أنشئ أول طريق دائرى حول باريس (٣٧ ك م) فى سبعة عشـــر عامـــاً ثـــم توالت الطرق الدائـــرية حولها . ويختلـــف الأمر عن ما يحدث فى المدن الروســـية وفى شـــرق أوربـــا حيث أن المواصـــلات أقـــل ميـــكنة Peu motorisé ومن ثم فقد خططت الشوارع على هذا الأساس خاصـــة وأن المساكن تتزايد بمعدلات أسرع مما تزيد عليه أطوال الطرق الجيـدة . ويترتب على ذلك سوء حال الانتقال عبر الطرق فتتحول الطرق أحيانـــاً الى أوحال فى موسم المطر ، وامتدادات من الغطاءات الترابية فى موســـم

الجفاف ، وهذا ما يحدث عادة فى الأحياء الجديدة . وفى المدن الجديدة فى أمريكا اللاتينية وفى أفريقيا وفى المدن القديمة حيث فوضى المرور ومنها القاهرة وأبدجان.ويختلف الأمر بالطبع عمـــا يحـــدث فـــى باريـــس أو نيويورك .

ثالثـــاً : بين النقل العام والنقل الخاص

تظهر أهمية الاختيار الفردى فى استخدام وسائل النقــل العــام أو الخاص ، خاصة اذا كانت تكاليف الانتقال هى العـــامل الأساســى فـــى استخدام نوع الوسيلة . واذا كانت التكلفة تتفق مع ما هـــو مطلــوب فـــى وسيلة الانتقال وتقديم الخدمة على أكمل وجه .

وتختلف الموازنة بين النقل العام والخاص من دولة لأخرى فـيزيد استخدام النقل العام (الجماعى) فى استراليا ويزيد استخدام النقل الخــاص (السيارة) فى الولايات المتحدة – وهى صاحبة الرقم القياسى فـــى هـــذا المجال – ويصل عدد ركاب المترو فى موسكو الـــى ثلاثـــةأضعاف مـــا يحدث فى نيويورك حيث ينظم النقل وفق الأسلوب الوظيفى على اعطـــاء الأولوية للنقل العام ولا تزيد حركة السيارات الخاصة فى المدن الروســية عن ٢٠ – ٣٠ % من اجنالى حركة المرور .

ويتوقف نجاح النقل العام على سهولة أو صعوبة المرور وعلـــى اتاحة فرص التوقف (محطات الحافلات) كما يزيد النجاح بطريق غـــير مباشر اذا كانت هناك سهولة فى توفير المرآب (الجـــراج) للســيارات الخاصة وقد يحدث تكامل بين الســـيارة والحافلـــة أو الســيارة وقطـــار

الضواحى أو مترو الأنفاق وغيرها من الوسائل ولا شك فى أن المنافسة بين وسائل النقل الحضرى قوية وقد تؤدى الى عيوب فى حركة المرور ما لم يكن هناك تنسيق بين هذه الوسائل وإمكانيات استخدامها .

ويمكن أن نسوق حالة مدينة باريس – كمثال – وهى المدينة التى دخلت فيها العربة التى تجرها الخيول فى عام ١٨٢٨ . وما أن جاء عام ١٨٦٠ حتى وصل الى باريس ألف عربة مجرورة يحتوى كل منها على ١٧ – ٢٤ مقعد . وتنتقل هذه العربات فى خمسين خط سير حددتها السلطات العامة . وسافر عليها آنذاك ٧٤ مليون راكب . وفى عام ١٨٥٣ تم ادخال الترام لأول مرة زادت قيمته حتى عام ١٨٧٤ . وتم افتتاح أول خط للمترو عام ١٩٠٠ . وبدأ استخدام الحافلات التى تسير بالبنزين عام ١٩٠٥ . وظهر الترام فى نيويورك فى عام ١٨٨٦ وتبع ذلك التوسع فى مد السكك الحديدية من المدينة الى الضواحى . وانشاء مترو الأنفاق فى عام ١٨٨٠ وتبعها جلاسجو فى عام ١٨٩٧ وباريس ١٩٠٠ وبرلين وبوسطن ١٩٠٢ ، ونيويورك عام ١٩٠٤ .

وقد أدى مد خطوط السكك الحديدية الى الضواحى الى اتساع المدينة مكانياً خاصة مع ربطها بقلب المدينة . كما زاد انتشار السكان من القلب الى الأطراف . وظهر تبعاً لذلك تجمعات عمرانية صغيرة تسير فى خطوط أشبه بالعقد أو المسبحة وساهم النقل العام الذى يربط بين الضواحى والمدينة الأم فى تحسين تموين المدينة بالغذاء وبالمواد الأولية اللازمة بالصناعة وارتبط ذلك بزيادة الكثافة السكانية فى الضواحى والى اعادة توزيع المنشآت الصناعية ومبانى الخدمات العامة .

وازداد هذا الأمر وضوحاً بعد اكتشاف السيارة وهى الوسيلة التى غيرت كل المفاهيم العمرانية والسكانية والعقارية .

رابعاً : وسائل النقل

تزيد أهمية النقل البحرى فى المدن التى توجد بها ميناء نهرى أو بحرى أو بحيرى وقد أنشأ الإنسان فى تاريخه الطويل عدد كبير من الموانئ الطبيعية فقد استخدم الإنسان الطرق المائية فى الإنتقال من مكان الى آخر خاصة فى مناطق الحضارات القديمة وفى البيئات الفيضية . كما أنشأ الإنسان مواقع مائية فى مناطق لا تصلح أساساً لإنشاء الموانى فظهرت الموانئ الإصطناعية وارتبطت تلك الموانئ بالنشاط الإقتصادى الكثيف . وقد تنشأ المدن النهرية (الموانئ) على ضفتى النهر فتظهر المدينة التوأم وتنشط حركة الملاحة بصفة خاصة بالنسبة للبضائع الثقيلة الوزن والتى لا تتأثر بالبطء فى الحركة ويرتبط ذلك بتركز صناعة الحديد والصلب والصناعات الكيماوية .

ويفضل الركاب النقل الجوى لأنه يتغلب على مشكلة طول المسافة ومشكلة طول الوقت اللازم للإنتقال من مكان لآخر . وتزيد أهمية النقل الجوى فى مناطق الصعوبة الجغرافية مثل المطارات التى توجد فى وسط الغابات الإستوائية فى البرازيل وقد يرتبط النقل الجوى بالنقل المائى مثل النقل عبر مضيق البوسفور ومطار إسطانبول الذى يتجه عن طريقه القادمون من الجانب الآسيوى من تركيا . وكذلك الإنتقال عبر ضفتى خليج ريودىجانيرو قبل انشاء الجسر على هذا الخليج . وكانت مراكب

نقل الأشخاص فى نهر السين فى منطقة باريس هى أهم وسائل النقل بين عامى ١٨٩٧ – ١٩١٧ الى أن أصبحت هذه المراكب أحد المعالم السياحية المهمة . وما أن جاء عام ١٩٣٤ حتى أعطيت هذه الوسيلة أهمية أكبر فاصبحت أكثر انتشاراً على طول الأنهار الفرنسية وتكون شبكة مائية تربط فيها أجزاء فرنسا بل أنهار الدول الأوربية .

والحقيقة أن النقل البرى هو أكثر أنواع النقل إنتشاراً سواء بالنسبة للنقل البرى الفردى والنقل البرى الجماعى . اضافة الى نقل البضائع ومنها الوسائل التى تتخذ مساراً محدداً فى الشوارع منها الترام وبعضها فى مسارات مرنة وحرة مثل الحافلات ويتم تنظيم الشوارع من ناحية وحركة المرور من ناحية أخرى وفق وسائل النقل البرى المستخدمة فى المدينة .

وظل نقل الأشخاص بالترام هى أهم أساليب الحركة فى المدن الأوربية والأمريكية حتى نهاية القرن ١٩ الى أن جاءت السيارة فتم تخطيط المرور الحضرى الداخلى والربط بين المراكز الحضرية وارتبط ذلك باختفاء " ظاهرة الترام " فى كثير من المدن . الا أن هناك اتجاهاً مقابل لذلك يطالب بعودة الترام الى شوارع المدن الكبرى لأنها تقلل من مشاكل ازدحام المرور وحوادثه . ورغم ارتفاع تكلفة النقل بالحافلات العامة والخاصة (الأتوبيس) الا أنها أصبحت أكثر الوسائل استخداماً .

ورغم سوء حال الحافلات والسيارات وتهالكها خاصة فى الدول النامية اضافة الى سوء حال الشوارع الترابية والمستنقعية والتى ينقصها الرصف أو التعبيد ويضاف الى ذلك سوء حالة المرور والازدحام والتكدس وهى ظاهرة هامة فى مدن الدول النامية .

وهناك علاقة بالطبع بين حالة الشوارع والسرعة وحركة المـرور ففى مدينة باريس مثلاً تنخفض سرعة المرور فى ساعات الـذروة الـى عشرة كيلو مترات فى الساعة وتزيد المشكلة حدة فى كثير من المدن تكاد تكون الحركة أقل من هذا الرقم بكثير (نيويورك مثلاً) . وقد يكون مـن المفيد بعض الأحيـان التوسـع فى اسـتخدام الترام أو الحافلة الكهربائية (الترولى باص) ذلك لأنها لا تثير كثيراً مـن الإعاقـة فـى المـرور وميزاتها فى أن استخدامها لا يترتب عليه تلوث هوائى مثلما يترتب علـى استخدام السيارة والحافلة وهذا أسلوب يتم تخطيط المرور على أساسه فـى سويسرا .

وقد انتقل النقل البرى الى مرحلة أكثر تطوراً باستخدام قـاطرات الأنفاق (المترو) فحقق هذا النمط نجاحاً هائلاً فى ٢٢ شبكة فـى ١٩٥٧ و ٤٧ شبكة فى ١٩٧١ و ٦٠ شبكة عام ١٩٧٩ اضافة الى عشرين شبكة أخرى متوقعة[١] ، ورغم زيادة تكاليف انشاء شـبكات المـترو الا أنـها نجحت فى حل مشاكل المرور فى كثير من مدن العالم اضافة الى زيـادة الربح لهيئات النقل بالمترو . نظراً لزيادة إقبال النـاس علـى اسـتخدامه لسرعته ودقته وتزيد أهميته فى المدن الكبرى . ويتم تخطيـط شـبكات المـترو فى خطط متنـوعة بعضـها اشـعاعى ودائـرى (بـاريس) واشعاعى فقط (لندن – موسكو) وطولى (مانهاتن – القاهرة)[٢] . وقد تعتبر خطة المترو وحركته بعداً سياحياً يتم من خلاله تجميـل محطـات المترو التحتية مثل باريس وموسكو ومونتريال فتعتبر المحطـات معلمـاً

---

[١] هذه الأرقام قديمة ودلالاتها كمؤشرات فقط على معدل نمو استخدام المترو. المعرب

[٢] المعرب .

سياحياً يعبر عن حسن التخطيط واستخدام الأساليب المعمارية الجمالية .
وقد ترتبط خطوط مترو الأنفاق بالسكك الحديدية التي تربط المدينة
بضواحيها أو بالعالم الخارجي فتتكون الشبكة حينذاك بطرق تسمح بحركة
أسهل في كثير من المدن التي لا تتكامل فيها وسائل النقل ؛ فمدن
باريس مثلاً ترتبط بها مجطات السكك الحديدية (عشر محطات)
بخطوط مترو الأنفاق . ويوضح هذه الظاهرة الجدول الآتي :

إستخدام وسائل النقل فى اقليم باريس

	فى باريس	فى الضواحى	فى ضواحى الضواحى	فى باريس الكبرى (المجمعة)
السكك الحديدية	-	٢١,٠	٦,١	١٠,٩
الحافلات الحضرية	١١,٢	٣,٩	-	٤,٠
الحافلات الخارجية	-	١١,٧	١٣,٥	١٠
المترو	٥١	٣١,٣	٣,٤	٢٣,٨
السيارات الخاصة	٣٠,٣	٢٧,٣	٥٥,٤	٤٠,٣
وسائل أخرى	٧,٥	٤,٧	٢٧,٦	١١,٠

وتتمثل الوسائل الأخرى فى إستخدام الدراجة الهوائية والدراجة
البخارية التى تتكامل مع وسائل النقل الأكثر حجماً وحركة مثل قطارات
الضواحى وخطوط الحافلات الإقليمية وقد زادت أهمية هذه الوسيلة بين

عامى ١٨٧٥ - ١٩٠١ فى باريس ولازالت هذه الوسيلة مستخدمة حتى فى الأحياء المركزية من المدينة خاصة بالنسبة للشباب .

وتنتشر وسائل نقل أخرى تتمثل فى الإستخدام الجماعى للسيارة الخاصة أى عن طريق إتفاق بعض الأسر على نقل أولادهم الى المدارس دورياً أو الاتفاق بين مجموعة من أرباب الأسر للوصول الى مقر العمل بالسيارة الخاصة بصفة دورية .

وتتخذ الهيئات المسئولة عن حركة السير اجراءات لبعض الحلول المؤقتة (أو المسكنات) أى عن طريق تحويل النقل الخاص الى نقل علم وذلك بانشاء مواقف سيارات أو حافلات صغيرة (مينى باص) بالقرب من محطات الضواحى أو حول تقاطع الطرق الرئيسية أو عند مداخل المدينة ليستخدمها الأشخاص فى الانتقال من مكان لآخر (مشروع السرفيس فى مصر)[٣] . وتساهم هذه الوسيلة فى الربط بين مراكز العمران المتناثرة حول المدن الكبرى خاصة فى البلاد التى تنقص فيها الخدمات الأساسية خاصة فى مجال النقل حيث تقل فيها " الميكنة " motorisé ومن ثم تنشط فيها حركة ذوات الاطارين (الدراجة) .

ويتوقف استخدام وسائل النقل على مستوى معيشة السكان الذى يختلف من دولة لأخرى ومن مدينة لأخرى ولا يعنى الارتقاء بالنقل هو استخدام الوسائل الميكانيكية ؛ ففى مدينة امستردام مثلاً حيث مستوى المعيشة الراقى ينتشر استخدام الدراجة فى دائرة لا يقل قطرها عن ١٢ ك م ويستخدم فيها المهاجرون فى انتقالاتهم ولا يزيد من يستخدمون القطار عن ١٦,٥ % من اجمالى سكان المدينة ويزيد استخدام الترام فى

---

[٣] المعرب .

دائرة يتراوح قطرها بين ١٢ – ٢٤ ك م أما ما وراء ذلك فيتم الانتقال بالقطار .

وفى مدينة ميلانو يستخدم القطار بنسبة ٣٣,٩ % من اجمالى الحركة أما السيارة فتستخدم بنسبة ٣٠,٩ % ، ٢٢ % ؛ ١٢ % للوسائل الفردية (نصفها من الدراجات) .

وتستخدم الدراجة فى دائرة زمن ٣٠ دقيقة والترام والسيارة ٤٥ دقيقة أى فى وقت أكثر من ساعة فيزيد استخدام القطار .

وفى مدينة لندن يستخدم ٩٠ % من المهاجرين وسائل النقل العام وتختلف النسبة أيضاً حسب الفئات الوظيفية فنجد أن ٣٨ % من المستخدمين لوسائل النقل العام من بين المهن الحرة و ٢٥ % من العمال والموظفين و ٣٣ % من الاداريين الراقين " أصحاب الياقات البيضاء " والعمال المهرة ١٨ % .

أما فى الدول التى كانت جزءاً من الاتحاد السوفيتى فتهتم بالنقل الجماعى أكثر من الاهتمام بأى وسيلة نقل خاصة . وقد يستغرق الانتقال بين مقر السكن ومقر العمل فى هذه الدول ما يزيد على ساعتين . كما يزيد استخدام وسائل النقل الجماعية داخل المدن الكبرى والمتوسطة .

وتزيد حركة النقل بالحافلات فى هوامش المدن ونطاقات الضواحى بين مستوطنة وأخرى خاصة فى المناطق التعدينية أى الربط بين المنجم ومقر السكن مثلما هو موجود فى شرق فرنسا .

ولا شك فى أن حركة النقل فى المدن الكبرى يشوبها كثير من المشاكل خاصة فى ساعات الذروة أو لضخامة نقل المواد الأولية أو المنتجات الصناعية التى تدعو الى استخدام عدد كبير من سيارات النقل.

اضافة الى الحركة وزيادة عدد رحلات سكان المدينـــة بيـــن الموظفيـــن والطلبة والعمال . ومن مشاكل السير أيضاً التكدس فى مداخل المدينة ممـا يؤدى الى طول ساعات يوم العمل واهدار وقت طويل فى الوصول مـــن المسكن الى العمل . ويضاف ذلك نقص أماكن انتظار السيارات وارتفـــاع أسعار ساعات الانتظار فى كثير من المدن (لندن – نيويورك) والتوفيـق بين ساعة بدء العمل والمسافة بين مقره ومقر السكن وساعة العودة فـــى نهاية اليوم . ويؤدى ذلك أحياناً الى كثير من المشاكل الاجتماعية .

وفى النهاية لابد أن نطرح سؤالاً هاماً : هل فعلاً ســـوف تحـل مشكلة النقل الحضرى فى المستقبل ؟...

يمكن تخيل بعض الحلول العملية منها استخدام الوسائد الهوائية فى النقل ولكن فرنسا عدلت عن هذا الحل للبحث عن وسائل أخـــرى أكـثر مناسبة خاصة بالنسبة للمسافات الطويلة . وكذلك استخدام قطار الشـــريط الواحد (اليابان) أو استخدام التلفريك (النقل الكـــهربائى بيـــن الجبـل والسهول – دول الألب) .

واستخدام الطائرات المروحية والهليوكبتر فىالانتقال بين أجـــزاء المدن الكبرى (المدن الأمريكية) أو استخدام تقنية الانزلاق فوق المـــاء. وكلها وسائل تبدو خيالية ولكن طموح الانسان بما أُوتى من عقل قد يحوّل هذه الخيالات الى واقع ملموس . والأهم من ذلك هو التنسيق بين وســـائل النقل المختلفة والتكامل فيما بينها ويرتبط ذلك بالطبع بالسياســـة العامـــة للدولة وعلاقتها بالاستثمارات المالية فى مجال النقل وأثـــر ذلـــك علـــى التخطيط الحضرى القومى والاقليمى .

خامســـاً : تكاليف النــقل

يمكن تصنيف وسائل النقل وفق أسس متعددة منـــها مثـــلاً نـــوع الوسيلة وطبيعتها ، ومنها كيفية تنظيم استخدام هذه الوسائل ، ومنها أيضـاً عدد مستخدمي الوسيلة ، ومنها أيضاً الربح الذى تحققـــه عمليـــة النقـــل ومقارنة الربح بالتكاليف . والنقل في صورته الأســاســية هى الموازنــة بين التكلفة (أقل تكلفة ممكنة) والربح (أقصى ربح ممكن) .

وكما يمكن دراسة النقل من وجهة العوامل الطبيعية والفنية التـــى تؤثر فيه وارتباطهما بالقدرة المالية للدولة صاحبة النقل ويمكـــن دراســـة إمكانية تحمل تكاليف النقل والقدرة على تسيير خطوط النقل فى اقليم مـــا ليس فقط فى ضوء حجم السكان ولكن من خلال حجم الأموال التى يجـــب استثمارها فى النقل . وفى حال توفر الأموال المطلوبة يمكـــن اســـتخدام وسائل نقل راقية فمدن باريس وليون ومارسيليا مثلا أمكنها استخدام شبكة المترو لتوفر الظروف الفنية والمالية المطلوبة لتسيير القطـــارات وادارة حركة النقل بها .

وغير الاستثمارات المطلوبة هناك عوامل أخرى تؤثر فى عمليـــة النقل أهمها سعر الأراضى اللازم لمد شبكات النقـــل ، وعنـــاصر البيئـــة الاساسية اللازمة ، وأسلوب الادارة المطلوب اضافـــة الـــى مـــا يســـمى بالتكاليف الاجتماعيـــة ومنها : الوقت الضـــائع ، التعب والراحـــة فـــى الانتقال ، حوادث المرور ، الحالة العصبية للمســـافرين والتـــى تنعكـــس مباشرة على الصحة النفسية بل على مجريـــات الانتخابـــات السياســـية ، والمبدأ الذى من أجله تتم عملية النقل . هل النقل يعتبر ظاهرة اقتصـــادية

(تكلفة وربح) أم ظاهرة اجتماعية (الراحة وتسهيل الحركة...) وفي كلا الحالتين لابد من ارادة سياسية وقرار سياسى يتعلق بتنظيم عمليات النقل ولابد أن يخضع هذا التنظيم للأيديولوجية السياسية للحكومة والنظرة العامة لجموع الشعب .

ويظهر فى هذا الجدول مقارنة نسبية بين تمويل النقل الجماعى واستثماراته فى اقليم باريس ...

	مصادر التمويل	الاستثمارات	
المستخدمون للنقل	٣٦ %	التمويل الذاتى فى شركات النقل	٢١,٥
الموظفون	٢١ %	الموظفون	٣,٥
الجمعيات المحلية	١١ %	الدولة	١١ %
الدولة	٢٥ %	الاعانات الاقليمية	١١ %
مصادر أخرى	٧ %	القروض القومية والاقليمية	٥٣ %

والحقيقة ان مستخدمى وسائل النقل المختلفة من حيث التكلفة والسرعة والربح بين الحافلات والمترو فى نفس المسافة مثلاً ثم دور الاشتراكات (الأبونيهات) فى كثافة المستخدمين لكل وسيلة وتحديد أسعار النقل التى يمكن أن يتحملها المستخدم وتدبير مصدر الأموال اللازمة – وهى ضخمة بالطبع – ولإتمام عملية النقل ودور القروض المالية المطلوبة : مصدرها وسدادها وهى تصل فى حالة باريس الى نصف

تكاليف النقل . وللدولة إذاً دور مهم فى تهيئة تكاليف النقل كما هو واضح من الجدول السابق ولابد من دراسة الوقت الذى ينبغى أن ينقضى فى عدد رحلات الانتقال وعلاقته بتكلفة النقل والراحة التى يلقاها المسافر .

واذا لم تتدخل الدولة لإدارة النقل من الناحية المالية فلابد من النظر الى أهمية دور الاعانات الحكومية باعتبارها عامل مهم فى الموازنة بين التكلفة والربح : ففى حالة اقليم باريس نجد أن التكلفة الحقيقية للإنتقال بالمترو تزيد بنحو خمسة أضعاف سعر التذكرة التى تباع للفرد . وكذلك سعر البنزين الذى تستخدمه السيارات الخاصة والحافلات . ومن هنا نجد أن التكلفة الاجتماعية للنقل تزيد كثيراً عن التكلفة الاقتصادية .

وتسعى كل الدول الى تقليل حركة السيارات فى شوارع المدن ليس فقط لسبب التلوث البيىئ ونتائجه ولكن أيضاً بالتكلفة الاقتصادية لوقود السيارات والسعر الحقيقى والسعر المدعم له ولرغبة المستفيدين منه حسب الجنسية ، المهنة ، شبكة الشوارع ، تنظيم حركة المرور...

وهناك أمثلة صارخة على زمن النقل وعلاقته بساعات العمل ففى ميلانو مثلاً يخرج الفرد من مسكنه فى الخامسة صباحاً ليعود فى العاشرة أو الحادية عشرة مساء .

وهناك مثال آخر هو عمال المناجم فى ألمانيا الذين يقطعون أكثر من مائة كيلو متر يومياً بين العمل والسكن فى ظروف نقل سيئة خاصة من بين من يأتون من الريف المتناثر حول المدن الكبرى وتشمل الحركة البندولية (ذهاباً وإياباً) تصل الى ١٤٠ مليون راكب بالسكك الحديدية و ١٠٣ مليون فى الترام . وفى حال المدن السوفيتية تصل عدد الرحلات اليومية الى ثلاثة مليار رحلة ذهاباً وإياباً فى مسافة لا تزيد عن ١٢ كم

بالحافلة و ٢٠ – ٢٥ كم بالقطار .وتزيد نسبة الوقت الضائع فى الانتقال فى هذه المدن الى ٢/١ ١ مليار ساعة زمن تزيد الى ٢– ٣ مليار ساعة إذا حسبنا ساعات الانتظار . ويلاحظ أن العامل المتوسط فى اقليم باريس يقضى فى السنة ما يعادل أحد عشر يوماً واحدى عشرة ليلة فى ركوب وسائل النقل . وتزيد الارقام ضخامة اذا ما استرسلنا فى حساب تكاليف الهجرات اليومية ففى مدينة تولوز مثلاً يتحرك فى المدينة ١٣٨٠٠٠ مهاجر يومى فى كل مدة تقدر فى المتوسط بنحو ٥٨ دقيقة .

وهكذا نلاحظ أن حجم تكاليف النقل ضخم للغاية ويزيد ضخامته يوماً بعد يوم مع زيادة السكان وأماكن العمل وما يرتبط ذلك بإهدار للوقت والصحة والمال فى كل مدن العالم .

سادساً : النقل والتحضر ، والتخطيط العمرانى

يؤثر النقل بأنماطه وتنظيماته تأثيراً مباشراً على كل الأنشطة البشرية . ولا يلعب فى حياة المدن أى عامل أهم مما يفعل النقل الحضرى . وسوف تؤدى النتائج المترتبة على النقل وعلى الحياة الحضرية الى العديد من ردود الأفعال خاصة على المستوى السياسى والاقتصادى فيما يتعلق بالتحضر والتخطيط العمرانى الحضرى . وعلى الأقل فيما يتعلق بالامتداد المكانى للمدن وتطورها السكانى والاقتصادى وتوزيع السكان وكثافتهم فى أحياء المدينة وعلى نمط الحياة للساكنين وعلى أسعار الأراضى وتنظيم شبكة النقل والمواصلات .

ويلاحظ عادة أن كثافة السكان فى النطاقـات المجـاورة لمركـز المدينة هى منخفضة . وفى كثير من الأحوال يستمر هذا التخلخل السكانى لمسافة كبيرة حتى نصل الى الهوامش الريفية الحضرية خاصة فى اقليـم باريس .

ويتم تخطيط شبكات الشوارع فى معظم المدن على أساس تسـيير وسائل النقل فى اتجاه يربط بين الأطراف والقلب ويؤثر ذلك بالطبع علـى نوع الخدمة المطلوب توفيرها نتيجة للانتقال وامكانية الوصول الى مقـار هذه الخدمات بما قد يؤدى أحياناً الى تشكيل عقد مرورية يزيد فيها التكدس والازدحام والاختناقات فى حركة وسائل النقل ، وزيادة حجـم ومسـافة الرحلات اليومية للعمل أو للشراء أو للتنزه . ويترتب على كل ذلك توجيه المخططات الحضرية الى الامتداد نحـو الـهوامش وتـهجير الوظـائف الحضرية (التجارة والصناعة) نحو الأطراف للتقليل من الاختناق فـى نواة المدينة .

ويمكن من خلال الجدول الآتى ادراك علاقات الارتباط بين السكك الحديدية وكثافة السكان فى مجمعة باريس الكبرى

المسافة من مدينة باريس (ك م)	المساحة المخدومة بالسكك الحديدية	المسافة غير المخدومة بالسكك الحديدية	العلاقة بين المساحتين
١ – ٤ ك م	١١٨,٠	١٩٧,٠	١,١٠
٥ – ٧	٥٦,٦	٣٩,٦	١,٤٢
٨ – ١١	٤٩,٤	٣٥,٣	١,٤٠
١٢ – ١٦	١٧,٥	١١,٩	١,٤٧
١٧ – ٢٠	١٢,٩	٤,١	٢,٩٤
٢١ – ٢٩	٤٥,٩	١.١	٥,١٢

وكان لنمو المدينة المكانى وامتدادها امتداداً واسعاً إلى الـــهوامش الريفية أثر واضح فى شق شبكات الطرق والشــوارع وتســيير خطــوط المواصلات فى جميع الأحياء الجديدة وربطـــها بالمدينـــة الأم أو القلــب المركزى للمدينة،خاصة وأن النشاط فى مكان التجارة والخدمات قد ارتبط بنمو سكنى هائل فكان لابد من تقوية الربط بين الأطراف والمركـــز . ومع التوسع فى مد الطرق ورصف الشوارع طرأ تحسن ملحــوظ أيضــاً على النقل فى داخل المدينة وتنظيم المرور وارتبط ذلك بتخصيص شوارع معينة للمشاة لا تدخلها السيارات كما أنشئ العديد من الجراجات متعـــددة الطوابق الى أعلى أو الى أسفل الأرض والتنسيق المتكامل بيـــن وســـائل

النقل الحضرى وقد حدث ذلك بالفعل فى المدن الأمريكية والأوربية ومـــع هذا التطور فى داخل المدينة وعلى هوامشـــها ارتفعـــت أســـعار الأرض وزادت كثافة استعمالاتها كما انفتحت المدن على الطرق السريعة الدائريـــة وزاد الاتصال بين المدن فى الأقاليم المتجاورة .

ســـــابعاً : اتصالات دون انتقال

إذا كانت حضارتنا المعاصرة هى حضـــــارة الاتصـــال وانتقـــال الأفكار دون انتقال مكانى فان من المتوقع أن تنخفض التحركات النقلية الى حد من الممكن أن ينتهى فيه دور المواصلات تقريباً .

وإذا كانت الأمور سوف تسير على هذا النحو فلنا أن نتساءل الآن عن مدى حاجة الأطفال للذهاب المدرسة ، أو حاجة العامل للذهاب الـــى مكتب الرئيس ، أو تواجد المدير فى مقر مؤسســـــته . ولا شـــك فـــى أن الاتصالات الهاتفية وما يرتبط بها من ثورة فى الاتصالات اضافـــة الـــى الفيديو والتليفزيون (والانترنت والتجارة الالكترونية الآن)[٤] .

ولاشك أن هذه الثورة غير المتوقعة ترد على سؤال محدد وهـــو كيف يمكن أن نعيش إذا كان من الواجب علينا زيارة كل الأشخاص الذيـن نتصل بهم فى يوم واحد ؟ .

ومن هنا فان أحد معايير قياس التنمية والتقـــدم والحضـــارة هـــو القدرة على تحقيق كل الاحتياجات والرغبات خارج نطـــاق المســـكن أو

---

[٤] المعرب .

المصنع دون الحاجة الى الحركة المكانية خاصة زيادة مع الـــدور الـــذى تلعبه الدعاية والاعلانات فى تسويق السلع والأفكار .

- هل كنا نتخيل فى يوم ما أن يتصل الطفل فى اليابـــان عـــبر شاشات الحاسوب بنظيره فى فرنسا فى زمن أقصر مما كـــان متوقعاً ؟
- هل ستزيد السلطة فى الادارة فى المدينة أم أنها فى طريقـــها الى التلاشى ؟
- هل هذه القضايا هى قضايا معلوماتية ، أم ماذا ؟.........

....

خاتمــة

بين المدينة والتخطيط الاقليمى

***

خاتمة : بين المدينة والتخطيط الاقليمى

ما دامت الدراسة التى يحتويها هذا الكتاب قد أكدت بالفعل أن المدينة هى " منظومة " أى أنها ليست مجموعة من العناصر قد تلاقت مع بعضها بطريقة عشوائية ، وإنما هو مركب دينامى ومتناسق بين عناصر المنظومة المختلفة . واذا كانت المدينة هى منظومة فان الطموح يمتد الى الرغبة فى تحقيق " نموذج " Modèle أى ابتداع ما يمكن تسميته " الطريقة التى يمكن أن نصنع بها مدينة " . ويمكن استخدام هذا النموذج فى صناعة المجتمعات العمرانية الجديدة . كما يمكن ابراز حقيقة مهمة وهى أن المدينة هى مجموعة من القواعد التنظيمية تربط بين وجود المدينة ذاتها صاحبة التخطيط الاقليمى الذى يتأثر بالوجود المدنى من ناحية أخرى . وهذا ما تحاول أن تفعله كل الدراسات الحضرية فى عصرنا الحالى من خلال تطبيق مجموعة من السياسات المتبعة حالياً – أو من المفروض أن تكون موجودة حالياً – التى تهدف الى تطور المدينة وتمثيلها فى المقام الأول .

ويترتب على هذه التنظيمات والسياسات اقامة عدد من المشروعات الاقتصادية الحديثة وزيادة فاعليتها بطريقة تؤدى مباشرة الى تحول وتنمية للمجتمع الذى يقام فيه كل مشروع . تلك هى أفكار فرانسوابيرو F. perroux الذى ابتكر مبدأ " أقطاب التنمية Pôles de croissance " ؛ وهى فكرة تشغل بال كل من يهتم بالتخطيط الحضرى والاقليمى .

ولا ينبغى لكل باحث أن تستولى عليه الحيرة والدهشة إذا علم أنـه فى كل البلاد – متقدمة أو نامية – تتبع أسلوباً تخطيطياً يهدف الى مزيـد من التنظيم المكانى على مستويين رئيسيين المدينة (كنقطة) : أى توزيـع المدن على صفحة الاقليم ، والمدينة (كمساحة) كمجال حضرى أى داخل المدينة . والهدف فى النهاية هو تكوين شبكة حضرية تتفاعل فيها العلاقات الخارجية (من المدن بعضها والبعض الآخر) والداخلية (بين حى وآخر داخل المدينة) .

واذا ما أخذنا مثالاً على ذلك فى مجمعة باريس (باريس الكبرى) التى كانت حتى وقت قريب تجمعاً أحادى المركز تحكمه مجموعـة مـن العلاقات العشوائية . وجاء التخطيط لمعالجة هذه المشكلة عن طريق اعادة التقسيم الادارى لمدينة واقليم باريس ، وإدخال نطاق الهوامش الحضريـة فى تنظيمات محددة ودقيقة تسمح بتسهيل ارتياد الضواحى مـهما كـانت وظائفها.

كما كان العلاج من ناحية أخرى هو مكافحة ظاهرة تضخم الرأس Macrocéphalie [١] ومن ثم نادت السياسة التخطيطية الفرنسية " بانشاء أقطاب التوازن méhopoles d´ équilibre التى تشمل ثمانى مجمعـات حضرية فرنسية أمكن تطويرها فى الفترة الحالية وتحول التخطيـط فـى فرنسا من تخطيط مركزى الى تخطيط اقليمى فتحولت مجمعة ليون الـى قطب تنموى عالمى فأصبحت بذلك العاصمة الثانية لفرنسا .

---

[١] تضخم الرأس المقصود به هو رأس ضخم وجسم هزيل أى عاصمة ضخمة ودولة هزيلة أى كبر العاصمة على حساب المدن الاقليمية والريف على مستوى الدولة .

ويهدف التخطيط الاقليمى أيضاً فى فرنسا (وفى كثير من دول العالم) الى تحسين الخدمات العامة وتسهيل الاستفادة منها من خلال تخطيط سكانى واقتصادى يهدف فى مجموعه الى تحسين الحيز المكانى القومى . وتحقيق التوازن بين أقاليمه من خلال تطوير المدن المتوسطة (الاقليمية) والمدن الصغرى (المحلية) وتطوير وتوطين الأنشطة الاقتصادية بها . ورغم أن هذه الطموحات التى تسعى لها معظم دول العالم فانها لازالت فى كثير من الأحيان مبادئ نظرية لا تجد تطبيقاً واقعياً على المستوى الاقليمى والقومى والعالمى . ومن هنا يمكن أن نقول أن ما تحقق بالفعل من هذه الأساليب التخطيطية لا يمكن وصفه إلا بأنه نصف فشل . والسبب الرئيسى فى ذلك هو وجود صعوبات كثيرة فى تطبيق النظريات التخطيطية وتعديل المسارات التنموية مما يؤدى فى كثير من الأحيان الى " الطوبية " L´utopie [٢] فى النموذج الحضرى الذى تطمح الدراسات الحالية الى تحقيقه .

وتختلف السياسة التخطيطية فى ألمانيا عما هو موجود فى فرنسا ففى الأولى يحاول المسئولون تحقيق التوازن النسبى بين مكونات الشبكة الحضرية وترتب على ذلك صراع بين السلطة المركزية والسلطات الاقليمية مما أدى بالفعل الى عرقلة نمو المدن الاقليمية عددا وتطورا فى معظم أقاليم ألمانيا ما عدا ولاية بافاريا . ولازالت أساليب التخطيط الحضرى الاقليمى فى ألمانيا متمحورة حول مراكز بعينها وتنميتها كأقطاب أساسية فى الشبكة الحضرية . وأدى ذلك فى النهاية الى تقليل امكانية النمو السكانى والامتداد المكانى للمراكز الحضرية والاقليمية حتى

---

[٢] المقصود بالطوبية هنا هى المثالية الخيالية . المعرب .

تعرض بعض منها للاندثار وتناقص نمو بعضها أو هبوطها من مستوى عالٍ الى مستوى أدنى من الناحية الادارية[٣] فى وقت نمت فيها مراكز حضرية أخرى الى مستوى أعلى مما كانت عليه . فلم تنجح السياسة التخطيطية فى ألمانيا فى تطوير ٢٠ مركز فقط من بين ٦٠٠ كان من المبتغى تطويرها . وكان النجاح فى تطور هذه المراكز المحدودة من خلال دعم الدولة وتسهيل تمويل المشروعات الانمائية فيها ، فوصل الأمر الى تحسين فى مستوى الخدمات فى هذه المراكز فقط مع قلة عدد المستفيدين منها . ويرى بعض الخبراء المتخصصين أن الاهتمام بتطوير كل المراكز فى وقت واحد يمكن أن يؤدى الى الإخلال بالسياسة الاقتصادية وأنه من الممكن الاهتمام فقط باقليم ما وراء الراين Outre Rhin الذى يحتوى وحده على ١٠ ألف كم من السكك الحديدية .

وعلى أية حال فان البحث عن نموذج عالمى (أو شبه عالمى) يمكن معه تحقيق تنظيم المكان من خلال تطوير المدن هو نموذج صحيح ويمكن زيادة نجاح هذا النموذج من خلال إعادة النظر فى الخريطة الادارية وهو ماترمى اليه معظم الدول النامية التى يرتبط التراتب الادارى فيها بالتراتب فى توزيع الخدمات العامة .

وكانت هذه الأفكار شائعة فى الدول الإشتراكية فقد اهتم الاتحاد السوفيتى (سابقاً) بتطور المراكز الحضرية التى يزيد سكانها عن ٥٠٠ ألف نسمة وأن المسافة بين مقر العمل والسكن لا ينبغى أن يقطعها الانسان فى زمن لا يزيد عن ٤٠ دقيقة . ويتم تنظيم توزيع المشاريع الاقتصادية

---

(٣) يطرأ على الذهن فى هذا المجال تدنى مدينة رشيد من محافظة حضرية الى مجرد مركز إدارى لا يزيد عن غيره من المراكز الحضرية المحلية فى مصر . المعرب .

وفق هذا المبدأ وتحقيق منظومة حضرية من خلال ذلـك . خاصـة مـع السعى نحو تنمية أقاليم من خلال تطبيق مركزى للتنمية وأدى ذلك الـى تطور سيبيريا عن طريق انشاء مصنع مُركّب للكيماويات وانشاء بعـض الصناعات الأصغر وأختيرت مواقع التجمعات السكنية عن طريق استخدام الحاسب الآلى .

أما البلاد التى لازالت تعيش تحت نير الاستعمار ... أو تلك التـى تحررت حديثاً ونشأت فيها حكومات وطنية جديدة . فـإن مبدأهـا فـى التخطيط الحضرى هو تقوية أسـلوب ادارة المـدن وانشـاء مراكـز تنمويـة فردية (وليست اقليمية) وانشاء تراتب فـى توزيـع الخدمـات العامة . ويلاحظ ذلك فى دول أفريقيا جنوب الصحـراء ودول المغـرب العربى التى تتطور مراكزها من خلال التنمية الادارية المخططـة التـى تهدف الى تطوير الاقاليم من خلال تطوير المراكز الاداريـة (غابـات الكامـيرون ...) اضـافة الى الاهتمام بتحسين استغلال الموارد المتاحة (السـنغال) وهو أمر أدى الى تكوين شبكة حضرية منتظمـة وتراتـب حضرى (هيراركية) جيد .

....

المدينة هى فى النهاية إذن محرك للحياة على المسـتوى القومـى والاقليمى . ويمكن تحقيق التنمية الشاملة اذا تطورت المدينـة تركيبيـاً ، ووظيفياً . واذا تحقق للمدينة تنظيم وظيفى كأن توجد مدينة ادارية ، مدينة تجارية ، منطقة صناعية ... وبمعنى آخر لابد أن تكون هنـاك إجابـة واضحة ودقيقة على سؤال مهم هو :

ما فائدة هذه المدينة ؟ ....

ولابد من الاجابة – من خلال نظرة نقدية Un oeil critique – كمـــا إذا أدت تلك النظرة الى إعادة صياغة تنظيم المراكز الحضرية وتنظيم الاقليم المحيط بها وانشاء ما يسمى بالشارع التقليدى ...

إذا ما تحقق ذلك فإن التحضر سوف ينتشر فـــى طـول البــلاد وعرضها مع الاحتفاظ بالخصوصية الوظيفية للمدن من وجهة نظر علمية واضحة .

تلك ما ينبغى أن تتبنى عليها قواعد حضارتنا .

....

تــم بتوفيــق الله

مراجع الكتاب

أولاً: الكتب والمقالات والبحوث:

AHRENS (P.-G.), *Die entwicklung der Stadt Teheran*. 1966.

ALEXANDER (J.-W.), « The Basic-non Basic Concept of Urban Economic Functions ». *Economic Geogr.*, vol. 30, p. 246-261, 1954.

ALEXANDERSSOM (G.), *The Industrial Structure of American Cities*. Lincoln (Nebraska), 1956.

ALONSO (W.), *Location and Land Use*. Cambridge (Mass.), Harvard Univ. Press, 1964.

ANDRZEWSKY (A.), DZIEWONSKI (K.), MALISZ (B.), *Le Rôle de la ville et l'armature urbaine dans la région*. Rapport général, Varsovie (cf : tous les autres rapports présentés à ce 6ᵉ Congrès International des Économies régionales), 1972.

ASH (M.), *Régions of Tomorrow*, Londres, 1969.

AUROUSSEAU (M.), « The Distribution of Population : A Constructive Problem », *Geogr. Rev.* XI. p. 563-592, 1921.

AYDALOT (Ph.), *L'Entreprise dans l'espace urbain*, CETEM, octobre 1977 et Economica, 1979.

AYDALOT (Ph.), DECOSTER (E.), HENRARD (J.), TEM, Espace, *Critique de l'économie urbaine*. n° 11, 1976.

BABCOCK (F.-M.), *The Valuation of Real Estate*. New York, 1932.

BAILLY (S.), *L'Organisation urbaine, théories et modèles*. CRU, Paris, 1975.

— *La Perception de l'espace urbain*, Centre de recherche d'urbanisme, Paris 1977.

BALDWYN (M.-M.), *Portrait of complexity*, juin 1975, Batelle Monographies.

BAREL (Y.), *Prospective et analyse de systèmes*. Schéma général d'Aménagement de la France. Paris, 1971.

BARTON (B.), « The Creation of Centrality », A.A.A.G., vol. 68, n° 1, p. 34-44, 1978.

BEAUJEU-GARNIER (J.), « Méthode d'étude pour le centre des villes », *Ann. de Géogr.* n° 406, p. 695-707, 1965.

— *Atlas de Paris et de la Région Parisienne*, (éd.) Paris, passim, cf surtout, pl. 81-82. Commentaires p. 639-763, 1967.

— « Comparaison des centre villes aux États-Unis et en Europe », *Ann. de géogr.* n° 448, p. 665-696, 1972.

— « Le freinage de la croissance d'une grande agglomération : le cas de Paris », in *Croissance urbaine au Japon et en France*, p. 91-100, Tokyo, 1978.

— *La France des villes*. (éd.). La documentation française, 6 vol., 1978-1980.

BEAUJEU-GARNIER (J.) et CHABOT (G.), *Traité de Géographie urbaine*, Paris, 1963.

BEAUJEU-GARNIER (J.), ANDAN (O.) et LIBAULT (A.), « L'Accessibilité des grandes villes françaises », *Geoforum*, vol. 6, p. 137-150, 1975.

BEAUJEU-GARNIER (J.) et DELOBEZ (A.), *Géographie du commerce*, Paris, 1977.

BEAUJEU-GARNIER (J.) et REICHMANN (S.), (éd.), *Urbanisation contemporaine et justice sociale*. Jérusalem, 1979.

BEAVON (K.-S.-O.), *Central Place Théorie, a Reinterpretation*. Londres, 1977.

BECKER (O.-M.-S.) et autres, *Immigration and out Migration Areas in Brazil* (1960-1970) in Brazilian Geographical Studies, 1978.

BEGHIN (H.), *L'Organisation de l'espace au Maroc*. Bruxelles, 1974.

BELL (Th.), LIEBER (St.), RUSHTON (G.), « Clustering of Services in Central Places », *A.A.A.G.* vol. 64, n° 2, p. 214, juin 1974.

BENDJELID (A.), *Equipements tertiaires étatiques et hiérarchisation urbaine dans l'État algérien*. in Villes en parallèle, n° 2, 3, 1978.

BENHAYOUN (G.), « Salaires et concentration urbaine », *Cahiers d'économie politique*. 2 et 3, p. 254-296, 1976.

BERRY (B.-J.-L.), « The Impact of Expanding Metropolitan Communities upon the Central Place Hierarchy », *A.A.A.G.*, vol. 60, p. 112-116, 1960.

— « Urban Population Densities », *Geogr. Rev.*, vol. 55, p. 389-405, 1963.

— « Cities as Systems within Systems of Cities », Papers of Reg. Science Assoc., vol. 13, p. 147-163, 1964.

— *Geography of Market Centres and Retail distribution*, New Jersey, 1967 (publié en français en 1971).
— *City Classification Handbook*, New York, 1972.
BERRY (B.) and MORTON (R.), *Geographic Perspectives on urban Systems*, New Jersey, 1970.
BERRY (B.-J.-L.) and GARRISON (W.-L.), *Recent Development of Central Place Theory*, Pap. Proc. Reg. Science Assoc., 4, 107-120.
BERRY and MARBLE, *Spatial Analysis*, 1972.
BERRY and PRED, *Central Place Studies* (a bibliography of theory and applications) Bibliography series number one, U.S.A., 1961.
BERTALANFFY (L. von), *General System Theory*, New York, 1968.
BERTRAND (M.), *Les Types d'habitations et les formations de quartiers*, Paris, 1968, (inédit).
— « Les espaces humains d'un paysage », *Espace géogr.*, 1974, n° 2, p. 147-148.
— *Pratique de la ville*, Paris, 1978.
BIANCHI (E.) e PERUSSIA (F.), *Centro di Milano, Percezione e realta*, Milano, 1978.
BIGEY (M.) et SCHMIDER (A.), *Les Transports urbains*, Paris, 1971.
BLOWERS (A.), HAMNET (C.) and SARRE (Ph.), (ed.) *The Future of Cities*, Open University, Londres, 1974.
BÖVENTER (E. Von), *Standortentscheidung und Raumstruktur*, Hanovre, 1979.
BRITO (R. SOARES de), *Lisboa. Esboço geografico*, Lisbonne, 1976.
BRODSKY (H.), « Land Development and the Expanding City », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 63, n° 2, p. 159-166, juin 1973.
BRUNET (R.), « Toulouse et la propriété rurale ». *Rev. des Pyrénées et du Sud Ouest*, n° 4, 1958.
— *Les phénomènes de discontinuités en géographie*, CNRS, 1967.
— « Spatial Structures and Systems », *Geofurum*, vol. 6, p. 85, 1975.
BRUYELLE (P.), « Le rôle des petites villes en milieu urbain : l'exemple de la région du Nord », *Bull. A.G.F.*, n° 400-401, p. 275-285, 1972.
BUCHAMAN (C.), *Traffic in Town*, Rapport pour le Ministère des transports du Royaume-Uni, Londres, 1962.
BURGESS (E.-W.), *Urban Areas* in SMITH (T.-V.) and WHITE (L.-D.) Chicago, Univ. Press of Chicago, 1929 (reprise d'une publication de 1923).
CALDO (G.) e SANTALUCIA (F.), *La città Meridionale*, Strumenti 65, La Nuova Italia, 1977.
CARBALLO-BALVANERA (L.), « Alternativos para el financiamiento del desarollo urbano en los Estados-Unidos Mexicanos », Vivienda, vol. 13, n° 2, p. 134-158, Mexico, 1978.
CARMON (N.), *Housing Policy as a Tool of Social Policy*, Jerusalem, 1979.
CAROL (H.), « The Hierarchy of Central Functions within the City (Zurich) », Lund *Studies in Geography*, n° 24, p. 555-576, 1960.
CARRUTHERS (I.), « Service Centers in Greater London », *Town Planning Review*, vol. 33, p. 35-31, 1962.
CARTER (H.), *The Study of Urban Geography*, (2e édition), Londres, 1975.
CASTELLS (M.), *La Question urbaine*, Paris, 1973.
CASTELLS (M.) et GODARD (F.), *Monopolville*, Paris-La Haye, 1974.
CHABOT (G.), *Les Villes*, Paris, 1re édition, 1948.
CARRIÈRE (F.) et PINCHEMEL (Ph.), *Le Fait Urbain en France*, Paris, 1963.
CHALINE (C.), *La Métropole londonienne*, croissance et planification urbaine, 1973.
CHAPIN (F.-S.), *Urban Land Use Planning*, 1957.
CHARMEIL (C.), « Les Schémas d'urbanisme urbains ou régionaux peuvent-ils être soumis à la rationalité économique? », *Économie appliquée*, Archives de l'ISEA, n° 1, p. 13-32, 1975.
CHASSERIAUX (E.), « La Population active féminine du grand Londres », *Population*, n° 45, P. 1025, 1978.
CHINITZ (B.), « Contrast in Agglomeration : New York and Pittisburg », *Ann. Economic Review*, 1961.
CHRISTALLER (W.), *Central Places in Southern Germany*, 1966, (Traduction anglaise de l'ouvrage publié en 1933).

CLARK (C.), « Urban Population Densities », *Journal Roy. Statist. Soc.*, vol. 114, p. 490-496, 1951.
CLARKE (D.I.) and FISHER (W.B.), *Population of the Middle East and North Africa*, Londres, 1972.
CLAVAL (P.), — « La Théorie des lieux centraux », *Rev. géogr. Est*, n° 1-2, p. 131-152, 1966.
— « La Théorie des villes », *Rev. géogr. Est*, n° 1-2, p. 3-56, 1968.
— « La Localisation des activités industrielles », *Rev. géogr. Est*, p. 189-214, 1969.
— « Les grandes villes allemandes », *Ann. de géogr.. Est*, n° 7, p. 225-251, 1973.
— « La Théorie des lieux centraux revisitée », *Rev. géogr. Est*, n° 7, p. 225-251, 1973.
— *Espace et pouvoir*, Paris, 1978.
CLOZIER (R.), *Géographie des transports*, Paris, 1963.
CONZEN (M.-R.-G.), « The Plan Analysis of an English City Centre » in *Proceedings of the IGU symposium in urban Geography*, Lund, p. 383, 1962.
COPPOLA, *Geografia e Mezzogiorno*, Strumenti 64, La nuova Italia, 1977.
COREY (K.-E.), *Urban House Types : a Methodological Experiment in Urban Geography*, Cincinnati Univ. 1966.
COURGEAU (D.), « Les migrations internes en France de 1954 à 1975 », *Population*, n° 3, p. 525-545, 1978.
CUSSET (J.-M.), *Urbanisation et activités agricoles*, Economica, 1975.
DACEY (M.-F.), « The Geometry of central Place Theory », *Geografista Annaler*, Stockholm, n° 2, p. 111-124, 1965.
DAHL (S.), *En my stadsbyd-problem*, Göteberg, 1955.
DALMASSO (E.), *Milan, capitale économique de l'Italie*, 1971.
DALMASSO (E.) et PELLEGRINI (C.-G.), cf. Pellegrini, Introduction, 1973.
DALY (M.-T.), *Land Value Determinants*, Australian geographical Studies, avril 1967.
DAVID (J.-C.), *L'Urbanisation en Syrie*, in Maghreb, Doc. Française, n° 81, 1976.
DAVIDOVICH (F.-R.), *A Geographic Perspective on the Brazilian Urban System* in Brazilian geographical Studies, 1978.
DAVIDOVITCH (V.-G.), La géographie des villes (en russe) *Voproci Geographii*, n° 38, p. 27-77, 1956.
— *Soviet Geography*, mars, 1962.
DAVIE (M.-R.), « The Pattern of Urban Growth », in *Studies of the science of Society*, New Haven, p. 133-161, 1937.
DAVIES (R.), *Marketing Geography with special Reference to Retailing*, Cambridge, 1976.
DAVIES (R.) and HALL (P.), *Issues in Urban Society*, Penguin Books, 1978.
DECOSTER (E.), « Etude de quelques travaux d'économie urbaine », p. 81-180 in *Critique de l'économie urbaine*, TEM Espace, 1976, n° 11.
DEMATTEIS (G.),*La rete urbana*, 1945, 75, Storia urbana, n° 1, 1977.
DEMORGON (M.), *Les Structures du commerce dans Paris*, Rapport APUR, inédit, 1976.
DEREK SENIOR (éd.), *The Regional City*, Londres, 1966.
DERYCKE (P.-H.), *Economie et planification urbaine*, 1979.
DERYCKE (P.-H.) cité in VAQUIN (1977).
DESKINS (D.-R.), *Residential Mobility of Negroes in Detroit*, 1937-1965, University of Michigan, 1972.
DEZERT (B.) et VERLAQUE (Ch.), *L'Espace industriel*, Paris, 1978.
DICKINSON (R.-E.), *The West European City*, Londres, 1951.
— *City Region and Regionalism*, 2ᵉ éd., Londres, 1952.
— *The « City-Region » in Western Europe*, Londres, 1967.
DOLLFUS (O.), *Le Rôle des villes sur leur environnement et dans la formation des régions en pays sous développés*, coll. CNRS, Strasbourg, 1967.
— *Le Pérou*. Travaux et mémoires de l'Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine, 22, 1968.
DOUBROVINE (P.-I.), « Les agglutinations de villes », in *Questions de géographie*, n° 45, Moscou, 1959.
DUMAS (J.), *Les Activités industrielles dans la communauté urbaine de Bordeaux*, (inédit), Bordeaux, 1977.

DURAND—DASTES (F.), « Aspects de la localisation des industries dans les agglomérations urbaines de l'Inde ». Travaux de l'Inst. de géogr. de Reims, n° 31, 32, p. 113-133, 1977.
DZIEWONSKI (K.), *Baza ekonomiczna i struktura funkejonalna Miast*, Prace geograficzne, n° 63, Varsovie, 1967.

ELDREDGE (H.-W.), *World Capitals : Towards guided Urbanization*, 1975.
EVERSON (J.-A.) and FITZGERALD (B.-P.), *Inside the City*, Concepts in Geography, Londres, n° 3, 1972.

FALK (Th.), *Urban Sweden*, Stockolm, 1976.
— *Urban Development* in Sweden, 1960-1975, Stockolm, 1977.
— *Urban turnaround in Sweden*, 1970-1975, Geojournal, 2. p. 27-34, 1978.
FEUILLAT-KONINGS, *Les Villes nouvelles*, Inst. Études Européennes, Bruxelles, 1975.
FIGUEIREDO MONTEIRO (C.-A. de), *Theoria e Clima urbano*, São Paulo, 1976.
FORRESTER (J.-W.), *Urban Dynamics*, M.I.T. (Mass.), 1969.
— *World Dynamics*, M.I.T., (Mass.), 1971.
FORSTER (C.-A.), « The Development of by law Housing in Kingston upon Hull », *Inst. of Brit. Geogr.*, p. 115-131, 1968.
FREEMAN (T.-W.) and SNODGRASS (C.), *The Connurbations of Great Britain*, Manchester, 1959.
FRIEDMANN (J.), « A General Theory of polarized Development », in HANSEN (N.), p. 82-107, New York, 1972.

GACHELIN (C.), *La localisation des industries*, Paris, 1977.
GEDDES (P.), *Cities in Evolution*, Londres, 1915.
GEORGE (P.), *Précis de géographie urbaine*, Paris (2ᵉ éd. 1974), 1961.
— *La Ville, le fait urbain*, Paris, 1952.
GHELARDONI (P.), « La salvaguardia dei centri storici italiani e europei nel quadro delle iniziativi del Consiglio d'Europa; *Boll. della Soc. Geogr. Ital.* Roma, Ser. X, vol. 8, p. 103-164, 1979.
GINSBERG (E.), *La Situation de l'emploi urbain à New York*, Colloque franco-américain, Paris, 1978.
GLAZER (S.), *Detroit, a Study in Urban Development*, 1965.
GOODALL (B.), *The Economics of Urban Areas*, Pergamon Press, 1972.
GOODMAN (W.-I.) and FREUND (E.-C.), *Principles ans Pratice of Urban Planning*, Washington D.C, 4ᵉ éd., 1968.
GOTTMAN (J.), *Megalopolis*, Cambridge (Mass.), 1961.
— *Forces Shaping Cities*, Newcastle upon Tyne Univ., 1978.
GOULD (P.), *On Mental Maps*, (Mich), 1966.
GOULD (P.) and WHITE (R.), *Mental Maps*, Londres, 1974.
GOUROU (P.), *Les Paysans du delta tonkinois*, 1936.
— *Les Pays tropicaux*, 1947.
GRUNDMANN (L.), NEUMANN (H.), « Territoriale probleme der Arbeitspendelwanderung », *Petermanns geographische Mitteilungen*, n° 4, p. 267, 1974.
GUIGOU (J.-L.), *Le Sol et l'espace : des énigmes pour les économistes*, CRIUP, 1977.
GUYOT (F.), *Essai d'économie urbaine*, Paris, 1968.

HÄGERSTRAND (T.), *Innovation Diffusion as a spatial Process*, Chicago, 1967.
HAIG (R.-M.) and Mc GREA (R.-C.), *Major economic Factors in metropolitan Growth and Arrangement*, New York, 1927.
HAHN (D.), *Civil Responses to Riots*, Public Opinion quarterly, 1972.
HAMILTON (F.-E.), « Models of industrial location », *Models in Geography* de CHORLEY et HAGGET, ch. 10, Londres, 1967.
HARRIS (C.-H.), « A Functional classification of Cities in the USA », *Geogr. Review*, vol. 33, p. 86-99, 1943.
— *Cities of the Soviet Union*, Chicago, 1970.
HARRIS (C.-D.) and ULLMAN (E.-L.), « The nature of cities ». *Ann. Am. Acad. soc.*, n° 7, p. 242, 1945.

HARVEY (D.), *Social Justice and the City*, Londres, 1973.
HAUSER (P.-M.) and SCHNORE (L.-F.), *The Study of Urbanization*, Londres, New York, Sydney, 1965.
HAUTREUX (J.) et ROCHEFORT (M.), *La Fonction sociale de l'armature urbaine française*. Min. de la construction, Paris, 1964.
HEINZ (N.), « Die Indische Metropole/Bombay », *Geogr. Jahresbericht aus Osterreich*, 1977, vol. 35 p. 7-30.
HERMITTE (J.), « Environnement et cadre de vie », *Acta geographica*, 1977, n° 32.
HENRARD (J.) et MARTIN (C.), *Politique de main-d'œuvre, crise urbaine et classes sociales*, 1977.
HODDER (B.-W.), *Economic Development in the Tropics*, 1968.
— « Urban growth and markets in West Africa », in *La croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar*, CNRS, Paris, 1972.
HOLZ (J.-M.), *Quelques Réflexions préliminaires en vue d'établir une comptabilité économique urbaine*, inédit., Inst. ét. Rég., Dijon, 1976.
— *Recherches sur les comptes économiques urbains : l'exemple de Besançon*, Besançon, 1979.
HOSEN (F.-P.), *The Functions of City*, Cambridge (Mass.), 1973.
HOYT (H.), *The Structure and Growth of residential Neighborhood in American Cities*, Washington, 1939.
— « The utility of the Economic Base Method in calculating Urban Growth, » *Land Economics*, vol. 37, p. 51-58, 1961.
HOYT (H.) and WEIMER (A.-M.), *Principles of Real Estate*, New York, 1939.
HUDSON (J.), « Density and pattern in suburban Fringes », *A.A.A.G.*, vol. 63, n° 1, p. 20, 1973.
HUGILL (P.-J), « Social Conduct on the golden Mile », *A.A.A.G.*, vol. 65, n° 2, p. 214, juin 1975.
HURD (R.-M.), Principles of City Land Values, New York, 1903, réédité 1924.
HUTCHINSON (B.), *Urban social Mobility Rates in Brazil*, 1963, America Latina, n° 3.
HUZAYYIN (S.-A.) and SMITH (T.-E.), *Demographic Aspects of socio-economic Development in some Arab and African Countries*, Le Caire, 1974, Demographic center research Monogr., séries n° 5,
— *Urbanization and Migration in some Arab and African Countries*, Le Caire, 1973, Ibid., n° 4.

IBGE, « Avaliaçao da metodologia proposta para a revisão da divisão do Brasil em Regioès functionais Urbanas », *Revista Brasil de geografia*, n° 3 (Numéro spécial du groupe d'études pour la régionalisation), 1976.
ISARD (W.), *Location and Space Economy*, New York, 1956.
Introduction to Regional Science, New Jersey, 1975.
ISHIMIZU (T.), *Geographic Analyses of City functions in Japan* in « Japanese Geography », Special publication n° 1-1965.

JALABERT (G.), *Les Industries aéronautiques et aérospatiales en France*, Toulouse, 1974.
JEFFERSON (M.), « The Distribution of the World's City Folk », *Geogr. Rev., p. 453, 1931*.
J.M.B., « Urbanisme et population en U.R.S.S. », *Population*, n° 1, p. 187-189, 1978.
JOHNSON (E.-A.-J.), *The Organization of Space in Developing Countries*, Cambridge, Harvard University Press, 1970.
JOHNSTON (R.-J.), *Spatial Structures*, Londres, 1973.
JUILLARD (E.), *La « Région », Contribution à une Géographie générale des espaces régionaux*, Publ., Univ. de Strasbourg, XI, 1974.

KAIN (J.-F.), *The Journey to work as a Determinant of Residential Location*, pap. of the Regional Science Association, 1962.
KAR (N.-R.), *Urban Hierarchy and Central Functions around Calcutta in lower West Bengali*, Lund, 1950, série B géographie humaine n° 24.
KAYSER (B.), « Les divisions de l'espace géographique dans les pays sous développés », *Ann. de géogr., n° 412, 1966*.
— *Les Processus de l'urbanisation dans l'espace agricole* (éd.), Remica 11, Toulouse, 1978.
KENYON (J.-B.), *Industrial Localisation and Metropolitan Growth*, Chicago, 1960.

KING (L.-J.) and JEFFREY (D.), « City classification by Oblique Factor » in Berry, 1972, ch. 7, p. 211-224.
KISHIMOTO (M.), « Urbanisation and Population of the Pacific Coast of Japan », *Journal of the Department of literature*, n° 3, 1967.
KNAFOU (R.), *Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Paris, 1972.
KNOS (D.-S.), « The Spatial Distribution of Land Values in Topeka (Kansas) » in BERRY and MARBLE op. çit., p. 269-289, 1968.
KOBORI (I), (éd.), *Croissance urbaine au Japon et en France*, Tokyo, 1978.
LABASSE (J.), *Les Capitaux et la région* (région lyonnaise). Cahiers de la fond. Nat. des Sciences Politiques, Paris, 1955.
— *L'Espace financier*, Paris, 1974.
LABASSE (J.) et ROCHEFORT (M.), *Le Rôle des équipements tertiaires dans la polarisation de la vie régionale en Europe Occidentale;* ministère de la Construction, 1964.
LADRIERE (J.), «Système (épistémologie) » in *Encyclopaedia Universalis*, vol. 15, p. 685, 1973.
LAFERRERE (M.), « Lyon » in *La France des villes*, Documentation française, t VI, Paris, 1980.
LAJUGIE (J.), « Le schéma français d'armature urbaine », *Rev. jurid. et écon. du S.O.*, n° 1, 1969.
LAPPO (G.-M.) *Razvitia Gorodskix Agglomeratsii CCCR*. Moscou 1978.
LAPPO (G.-M.), LISTENZYRT (Ph.), *O putiax razvitia Tipov*, 1967.
LAUCOURNET et al. Rapport d'information, Sénat. *Les villes nouvelles britanniques*, n° 242, 1979.
LAVEDAN (H.), *Les Villes françaises*, Paris, 1960.
LEDRUT (R.), « L'image de la ville », *Espace et sociétés*, n° 1, 1970.
LEEDS (A. et E.), *Brazil and the Myth of urban Rurality in City and Country in the Third World*, Cambridge, 1970.
LEFEBVRE (H.), *Le Droit à la ville*, 1968.
— *La Révolution urbaine*, 1970.
— *La Pensée marxiste et la ville*, 1972.
— *Le Temps des méprises*, Paris, 1975.
— « Introduction à l'espace urbain », *Metropolis*, déc. 1976.
— « Défense de la ville », *L'Unité*, 28 oct. 1977.
LE FILLATRE (P.), « La puissance économique des grandes agglomérations françaises, *Études et conjoncture*, n° 1, p. 3-40, 1964.
LEFORT (C.), *La Formation des régions urbaines dans les pays en voie de développement*, inédit, 1976.
LE GUEN, « La structure de la population active des agglomérations françaises de plus de 20 000 habitants », *Ann. de Géogr.*, n° 69, p. 355-370, 1960.
LE LANNOU, *La Géographie humaine*, Paris, 1949.
LETINIER (G.), *Études d'économie urbaine* (sous la direction de) Toulouse, 1972.
LEVY (J.-P.), « Vers une nouvelle répartition de la population aux États-Unis, 1970-1975 », *Inf. Géogr.*, n° 2, p. 57-64, 1976.
LICHTENBERGER (E.), *Wien*, Geographisches Rundschau, 1962.
LOPEZ (J.-R.), « Industrie et ségrégation socio-professionnelle de l'Espace », *Cahiers d'Économie Politique*, 2 et 3, p. 224-254, Aix-en-Provence, 1976.
LÖSCH (A.), *The Economics of Location*, 1955.
Die raümliche Ordnung der Wirtschaft, 1939.
LOTKA (A.-J.), « The Frequency Distribution of Scientific Productivity », *Journal Wash. Acad. Sc.*, 16, p. 317-323, 1926.
LOWEINSTEIN (L.-K.), « The Location of urban Land Uses », *Lund. Econ.*, vol. 39, p. 406-420, 1963.
LOWENTHAL (D.), *Environmental Perception and Behavior*, Chicago, Dep. of Géogr., 1967.
LOZANO (E.-E.), SENA (M.), HEITZMANN (D), CHENG (C.-H.), « Level of Services and Degree of Accessibility „ Spatial urban simulation model, *Regional Studies*, vol. 8, n° 1, p. 21-40, mars 1974.
LYNCH (K.), *The Image of the City*, MIT (Mass.), 1960, (traduit en français en 1971).

Mc Gregor (R.), « Saudi Arabia; population and the making of a modern state », Ch. X in Zelinsky and Kosinsky, 1972.
Mann (P.-H.), *An Approach to Urban Sociology*, Londres, 1965.
Mansfield (E.), « City Size and Income », National Bureau of Economic Research, vol. 21, in *Regional Studies;* « income and wealth », 1949.
Manshard (W.), *Die Städte des tropischen Afrika*, Wolfsburg, 1977.
Marchand (B.), *La Croissance de Los Angeles de 1940 à 1970*, inédit, Paris, 1977.
Marguerat (Y.), *Atlas du Cameroun : les villes et leurs fonctions*, ORSTOM, 1973.
Marthelot (P.), « La Ville et l'argent, le cas de Beyrouth in *Villes en parallèle*, n° 2, p. 73-80, Paris X, 1978.
Mathis (Ph.) *Economie urbaine et théorie des systèmes*, (inédit), Tours, 1978.
Mayer (H.-M.), « A survey of urban geography » in *The Study of Urbanization*, London, New York, Sydney, p. 81-113, 1965.
Mayer (R.), *Prix du sol et prix du temps*, Bull. du P.C.M., n° 10, 1965.
Metge (P.), et Belhoste (J.-E.), *Ville et surprofits de localisation; leur rôle dans la circulation du capital*, Paris, 1974.
Merenne Schoumaker (B.), *Occupation et consommation de l'espace urbanisé; quelques observations en Belgique*, Travaux géographiques de Liège, n° 165, 1977.
— « L'analyse des localisations industrielles; des schémas classiques aux études de comportement », *Bull. Soc. belge d'Études Géographiques*, n° 1, p. 39-60, 1978.
Meyer (R.-L.), *A Communication Theory of urban Growth*, 1965 (trad. française, Paris, 1972).
Merlin (P.), *Les Transports parisiens*, Paris, 1967.
— *Les Villes nouvelles*, Paris, 1969.
— *Méthodes quantitatives et espace urbain*, Paris, 1973.
— « Inégalités, transports urbains et mesure de leur impact » in *Urbanisation contemporaine et justice sociale*, Jérusalem, 1979.
Michelson (W.), *Man and his Urban Environment*, Reading, (Mass.), 1970.
Miossec (J.-M.) et Signoles (P.), *L'Urbanisation au Maghreb*, Colloque Tours, 1978.
Moore (G.-T.) and Golledge (R.-G.), (éd.), *Environmental knowing : theories, research and methods*, Stroudsbert, Penn., 1976.
Mori (A.) et Cori (B.), « L'area di attrazione delle maggiori città italiane », *Rivista Geogr. Italiana*, p. 1-14, mars 1969.
Mougeot (M.), *Théorie et politique économiques régionales*, Paris, 1975.
Mumford (L.), *The Culture of Cities*, Londres, 1938.
— *The City in History*, New York, 1961.
— *The Urban Prospect*, New York, 1968.
Murphy (R.) and Vance (J.-E.), « Delimiting the C.B.D. » *Economic geography*, vol. 30, p. 189-222, 1954.
Murphy (R.), *The Central Business District*, Londres, 1972.
— *The American City, An Urban Geography*, Mac Graw Hill, 1966.

Noin (D.), *La Population rurale du Maroc, étude géographique*, Paris 1970.
Nonn (H.), *Strasbourg, des densités aux structures urbaines*, Strasbourg, 1962.

Parr (J.-B.), « Models of city size in urban system », *Pap. of the R.S.A.*, vol. 25, 1970.
— « Growth Poles, regional Development and central Place Theory », *Pap. of the R.S.A.*, vol. 31, p. 173-212, 1973.
Passet, *L'Economique et le vivant*, Paris, 1978.
Parry Lewis (J.), White (C.-J.), Kilsby (D.-J.-E.), Edwards (D.-G.), « Central Area Redevelopment Simulation Model, *Regional Studies*, vol. 9, n° 4, p. 395-421, déc. 1975.
Peet (R.), (édit.), *Radical geography*, Londres, Chicago, 1977.
Pellegrini (G.-C.), « Periferie urbane nel terzo mondo », *Vita e pensiero*, fasc. 3, p. 209-233, Milan, 1978.
— *La Ricerca Geografica urbana*, Milan, 1973 (Préface de E. Dalmasso).

PERROUX (F.), *Note sur la notion de pôle de croissance*, Economie appliquée, 1955.
PELLETIER (J.), « Alger, 1955 », *Cahiers de géographie de Besançon*, n° 6, p. 64, 1959.
PIATIER (A.), « Les attractions commerciales des villes : une nouvelle méthode de mesure », *Revue jurid. et économ. du Sud-Ouest*, n° 4, p. 575-602, 1956.
— *Les Villes où les Français achètent*, *Informations*, n° 1229 (supplém.), 28 p., 1968.
— *Radioscopie des communes de France*, Paris, 1979.
PINCHEMEL (Ph.), VAKILI (A.), GOZZI (J.), *Niveaux optima des villes*, Lille, 1959.
PINCHEMEL (Ph.) et CARRIERE (F.), *Le Fait urbain en France*, Paris, 1963.
POKSHISHEVSKY (V.-V.), « Urban Networks and urban System in « Third World » Countries », in *Developing Countries : Problems of the spatial Structure of Economy*, p. 236-261, Moscou, 1978.
PRECEDO (A.-J.), *La Red Urbana de Navarra*, Caja de Ahorros de Navarra, Pamplona, 1976.
PRED (A.), *The Intra Metropolitan location of American Manufacturing*, A.A.A.G., 1964.
— *Urban growth and the circulation of Information; the United States System of Cities*, 1790-1840, Cambridge (Etats-Unis), 1972.
PROTHERO (M.), « Population Movements and Problems of Malaria Eradication in Africa », *B.W.H.O.*, 24, p. 405-425, 1961.
PROUDFOOT (M.-J.), « City Retail Structure », *Economic geography*, 13, p. 425-428, 1937.
PUMAIN (D.), et SAINT-JULIEN (Th.), « Fonctions et hiérarchies des villes françaises », *Ann. de géographie*, n° 470, p. 387-440, 1976.
— *Les Dimensions du changement urbain*, Paris, 1978.

RACINE (J.-B.), « Géographie factorielle de la banlieue montréalaise au sud du St-Laurent », *Rev. de géogr. de Montréal*, vol. 28, n° 1, 1974.
— « La centralité commerciale relative des municipalités du système métropolitain montréalais », *l'Espace géographique*, t. II, n° 4, p. 275-289, 1973.
REGALES (M.-F.), *El Processo de superpoblacion urbana*, Madrid, 1972.
REILLY (W.-J.), *Methods for the Study of Retail Relationships*, University of Texas, Bulletin n° 2944, 1929.
— *The Law of Retail Gravitation*, New York, 1931.
REISSMAN (L.), *The Urban Process*, New York, 1964.
REMICA, *Effets spatiaux de la croissance économique dans la région de Barcelone*, Doc. de travail ronéoté, 1973.
RÉMY (J.) et NOLS (E.), « Économie et croissance urbaine », *Revue économique*, vol. XXIII, n° 6, 1972.
RÉMY (J.), La Ville, phénomène économique, Bruxelles, 1966.
REVEIZ (E.), *Poder e informacion*, Universitad de Los Andes, 1977.
RIBOUD (J.), *Développement urbain*, 1965.
RIESER (R.), *"The Territorial Illusion and Behavioural Sink"*, p. 199-212 in *Radical Geography*, Peet (R.) ed. Chicago, 1977.
RIMBERT (S.), *La Banlieue résidentielle au sud de Strasbourg*, Publ. fac. Lettres Strasbourg, tome IV, 1967.
— *Les Paysages urbains*, Paris, 1973.
ROBERGE (R.-A.), *La Crise urbaine, a Challenge to Geographers*, University d'Ottawa, 1974.
ROBSON (B.-T.), *Urban Growth, an Approach*, Londres, 1973.
ROBINSON (I.-M.), *New Industrial Towns on Canada's Resource Frontier*, University of Chicago, 1962.
ROCHEFORT (M.), *L'Organisation urbaine de l'Alsace*, Paris, 1960.
ROLLAND-MAY (Ch.), *Fonctions urbaines et hiérarchie urbaine : utilisation de modèles graphiques*, Mosella 1973, n° 3.
ROTERUS (V.) and CALEF (W.), *« Notes on the Basic, Nonbasic Employment Ratio », Economic Geogr.* vol 31, p. 17-20.
ROSSINI (R.-E.), *Estado de Sao Paulo, A intensidade das migracoes e do exodo rural/urbano*, vol. 29, 1977.

RUSHTON (G.), « *Analysis of Spatial Behavior by Releaved Space Preference* », *A.A.A.G.*, n° 2, p. 391-400, 1969.
RUSSWURM (L.-H.), "*Stability and Entropy of Future Urban Ecosystems*", *Dep. de géogr. Univ. Laval* à Québec, n° 6, p. 105, 1975.
— *Essays on Canadian Urban Process and Form*, 1977.

SAEZ (H.-C.), *Estudios sobre el sistemo urbano*, Barcelone, 1974.
SANTOS (M.), *Les Villes du Tiers-Monde*, Paris, 1971.
— *L'Espace partagé*, Paris, 1975.
SAUTTER (G.), *De l'Atlantique au fleuve Congo : une géographie du sous-peuplement*, Paris, 1966.
SAVI (F.), *L'accessibilita socio-geografica all'Universita degli studi di Parma*, Parma, 1976.
SCHNORE (F.), « *Urban structure and suburban selectivity*", *Demography*, t. 1, 1964.
SCHULTZ (J.), *Les Villes de Hongrie : le rôle des villes dans la société socialiste*, Bull. de la Soc. languedocienne de Géogr. de Montpellier, tome XII, 1978.
SCHWARTZ (K.), « La Baisse de la natalité en Allemagne fédérale », *Population*, n° 4, 5, p. 999, 1978.
SCOTT (A.-J.), "Spatial Equilibrium of the Central City", *Journal of Regional Science*, vol. 9, n° 1, p. 29-46, 1969.
— "Land and Land Rent, an Interpretative Review of the French Litterature", *Progress in geography*, vol. 9, p. 103.
SCOTT (P.), *Geography and Retailing*, Londres, 1971.
SEMMOUD (B.), « Structures étatiques et rôle régional de la métropole oranaise » in *Villes en parallèles*, n° 2-3, 1978.
SCHEVKY (E.) and WILLIAMS (M.), *The Social Areas of Los Angeles : Analysis and Typology*, UCLA, Los Angeles, 1949.
SIEBERT (H.), *Zur theorie des regionalen Wirtschaftswachstums*, Tubingen, 1967.
SIGNOLES (P.), « L'armature urbaine tunisienne », *Rev. tunisienne de géographie*, n° 1, p. 67-98, 1978.
SIMONET-ROFES (A.) et MARIE (M.), *Acteurs urbains et production de l'espace*, CRU, 1972.
SLATER (P.), *A Multinational Network Flow, Analysis of an unajusted spanish interprovincial Migration*, vol. 8, 1976.
SMAILES (A.-E.), "The Urban Hierarchy in England and Wales", *Geography*, vol. 29, p. 41-51, 1944.
— "*Some Reflexions on the geographical Description and Analysis of Townscapes*. Trans. Inst. of British geographers, n° 21, p. 161, 1955.
— *Urban Survey in the Geography of greater London*, 1964.
SMITH (T.-L.) and PARENTON (V.-J.), *The Sociology of Urban Life*, New York, 1951.
SMITH (R.-T.-H.), "Method and Purpose in functional Town Classification", *A.A.A.G.*, vol. 55, p. 539, 1965.
SOEIRO DE BRITO (R.), *Lisboa esboço geografico*, Lisbonne, 1976.
SOMBART (W.), *Der moderne Kapitalismus*, 1902.
SOPPELSA (J.), « Route 128, Route 495 », *Ann. de géogr.*, n° 471, p. 597-617, 1976.
SORET (M.), *Démographie et problèmes urbains en A.E.F.* (Poto-Poto, Bacongo, Dolisie) Brazzaville, 1954.
SORRE (M.), *Les Fondements de la géographie humaine*, 4 vol., Paris, 1947-1952.
SOUCY (C.), *Contribution à une sociologie des centres urbains. La crise des centres*, Orientation de la recherche, 1970.
SOULIER (A.), *Les Ventes de terrains à bâtir dans le département de l'Hérault*, Économie méridionale, n° 62, 1968.
SOVANI (N.-V.), "*The Analysis of Over-Urbanization*", Economic Development and Cultural Change, vol. 12, n° 2, p. 113-122, 1964.
SPODEC (H.), *Urban, Rural Integration in Regional Development: a case study of Saurashtra*, India 1800-1960, 1976.

Sporck (J.), *Hiérarchie des villes et leur structuration en réseau*, Commission Nationale de l'Aménagement du territoire, Liège, 1966.
— *Réalisation et projets de rénovation urbaine à Liège*, Colloque international de géographie appliquée, vol. 48, Les congrès et colloques de l'Université de Liège, p. 409-418, 1968.
Steiss (A.-W.), *Models of the Analysis and Planning of Urban System*, Lexington, 1974.
— *Urban Systems Dynamics*, Lexington, 1974.
Stewart (J.-Q.), *Demographic Gravitation : Evidence and Application, Sociometry*, vol. 11, 1948.
Stone (M.-E.), "The Housing Crisis, Mortgage Landing and Class Struggle", in *Radical geography*, p. 144-180, 1977.
Sturm (R.), *Die grosstädte der Tropen*, 1969, Tübinger geographische Studien, 1969.
Tache (P.), « Le Coût de la congestion ", *T.E.C.*, n° 31, p. 16-22, 1978.
Takahashi (N.), "The Transformation of Financial Space in Metropolitan Areas", *Ann. Report of Institute of Geoscience, the Univ. of Tsukuba*, n° 3, p. 49-51, 1977.
Tanabe (H.), *Problèmes des villes nouvelles au Japon*, colloque sur *« L'industrie et la Ville Nouvelle »*, Wolsburg, inédit, 1977.
Thibault (A.), « Mobilité des hommes et organisation spatiale, exemple de la Picardie », *Espace géogr.*, n° 1, p. 57-67, 1974.
— « Étude de système local et transformation. Deux zones urbaines, Beauvais et Le Creusot », *Analyse de l'espace* 199 p., n° 4, 1977 et n° 1, 1978.
Thomson (W.-R.), Urban economic Growth and Development in a National System of Cities, in Hauser (P.-M.) and Schnore (L.-F.), *The Study of Urbanization*, p. 431-478, New York, 1965.
— "Towards an urban economics", in Schnore (L.-F.) and Fagin (H.), *Urban Research and policy Planning*, Beverley Hill, vol. 2, p. 135, 1967.
Thünen (J. von), *Der isolierte stadt in Beziehung auf Landwirtschaft und National-ökomie*, Hambourg, 1826-1843.
Tiebout (M.), *The Community Economic Base Study*, New York, 1962.
Troin (J.-F.), *Les Souks marocains* (marchés ruraux et organisation de l'espace dans la moitié nord du Maroc), Edisud, Aix-en-Provence, 2 vol., 1975.
Tümertekin (E.), *Une classification fonctionnelle des cités en Turquie* (en turc et en anglais), Publication de l'Institut de Géographie de l'Univ. d'Istamboul, n° 437.
Turner (G.-C.), "The Design of Urban Growth models in a Transportation Study", *Reg. Stud.*, vol. 9, p. 251-264, 1975.
Ullman (E.-L.) and Dacey (F.), "The Minimum Requirement Approach to the Urban Economic Base", Lund Studies in Geography, série B, n° 24, p. 121-143, 1962.
Valaskakis (K.), « Fondements épistémologiques de l'analyse interdisciplinaire par l'approche systémique », Notes et doc. de recherche de l'Université de Laval, n° 6, p. 99, 1975.
Van Chi Bonnardel (R.), *La Vie de relations au Sénégal*, IFAN, Dakar, 1978.
Vaquin (J.-R.), *La Nature et la ville*. Economica, Paris, 1977.
Vennetier (P.), *Pointe noire et la façade maritime du Congo*, Brazzaville, 1968.
— *L'Approvisionnement des villes en Afrique Noire et à Madagascar*. CEGET, Bordeaux, 1972.
Vernon (R.), *Metropolis*, 1975.
Verret (M.), *L'Espace ouvrier*, Paris, 1979.
Vidal de la Blache (P.), *Principes de géographie humaine*, Paris, 1923.
Vining (D.-R.) and Kontuly (T.), "Population dispersal from major metropolitan regions: an international comparison". *The International Regional Science Review*, vol. 3, 1, p. 49-73, 1978.
Ward (B.), *Les Etablissements humains; crise et survie*, 1975.
Ward (D.), *Cities and Immigrants*, New York, 1971.
Warfield (J.-N.), *A Unified System Engineering Concept*, n° 1, juin 1972.
— *An assault on Complexity*, n° 3, avril 1973.
— *Structuring complex systems*, n° 4, avril 1974.
(publiés dans la série des *Batelle Monographies*).
Weber (M.), *Explorations into Urban Structure*, Univ. of Pensylvanie, 4e éd., 1971.

WHITEHAND (J.-W.-R.), Building Cycles and the Spatial Pattern of Urban Growth, *Transactions of British Geographers*, n° 56, 1972.
— « The Changing Nature of the Urban Fringe » in *Suburban Growth*, JOHNSON (J.-M.), éd. Londres, ch. 3, 1974.
WILLIAM-OLSSON (W.), « Stockholm, its Structure and Development », *Geogr. Review*, vol. 30, p. 420-438, 1940.
WINGO (L.), *Transportation and Urban Land Use*, Resources for the future, Washington, 1962.
ZELINSKY (W.), KOSINSKY (L.), PROTHERO (M.-R.), *Geography and a crowding World*, Oxford Univ. Press, 1970.
ZIPF (G.-K.), *National Unity and Disunity; The Nation as a bio-social Organism*, Bloomington, 1941.

ثانياً: الدوريات والإصدارات الخاصة:

Aménagement urbain et mouvements sociaux.
Colloque de recherche urbaine. Paris, 4 au 7 avril 1978.

Aportes.
Revista de estudios latino-americanos.

Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) : publications
— *Paris projet*
— *Mécanismes urbains*
— *Rapports*

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF) :
— *Cahiers de l'IAURIF*
— Informations sur la région Ile-de-France
— Rapports, fiches d'information et mémoires.

Cahiers d'Economie politique
Université d'Aix-Marseille, vol. 2, 3, 1976. (Problèmes d'économie spatiale urbaine et régionale).

Colloque franco-soviétique de géographie urbaine. 14-16 décembre 1978.
Université de Paris X (Nanterre) : importante bibliographie, surtout de périodiques français, sur les villes de l'U.R.S.S.).

Pesquisa e Planejamento economico, vol. 3, 1973.
(Numero especial dedicado ao desenvolvimento urbano).

Remica : Toute une série de publications dont Espaces périphériques.
CNRS 1978.

The city as a social system.
The open University Press. 1978

Travaux de l'Institut de géographie de Reims : dont Géographie et Théorie politique n° 29-30, 1977.

Union géographique internationale :
— Publication des congrès successifs et notamment Montréal, 1972. Moscou, 1976.
— Publication des différentes commissions et spécialement : Brazilian geographical studies : Minas Gerais, 1978. Geojournal : New Towns and Industries location, Vol 1, n° 4. 1977.

Urbanisme commercial et rénovation urbaine.
Actes du colloque international de géographie de Liège. 8-13 septembre 1975.

Villes en parallèle.
Laboratoire de géographie humaine de l'Université de Paris X (Nanterre) n° 1 et 2, 1978.

Annales de géographie
Économie appliquée (Genève) (spécialement le n° 1. 1975).
Espace géographique
Revue économique du Sud Ouest (Bordeaux)
Bulletin de la Société géographique de Liège
Population (Revue de l'Institut National d'Études Démographiques (INED) Paris
Revue tunisienne de Géographie
Revista brazileira de Geografia
Pesquisa et Planajamento Economico (Rio de Janeiro)
Vivienda (Mexico)
Revue de Géographie de Montréal
Revista Geographica Italiana
Population and Development Review. Rev. trim. du « Population Council » : New York.
The Journal of urban Analysis
Geogaphical Review
Regional Studies
Economic Geography
Annales of Association of American Geographes
Petermanns Geographische Mitteilungen
Urban Research in France. Trends and Results. 1971-1975. Centre de documentation sur l'Urbanisme. Paris. 1977.

تعريف بمعرب الكتاب

محمـــد على بهجت الفاضلى
أستاذ الجغرافيا البشرية
رئيس قسم الجغرافيا بكلية آداب دمنهور
عميد كلية آداب دمنهور – جامعة الأسكندرية

المؤهلات العلمية :

- ليسانس آداب (جغرافيا) كلية آداب دمنهور – يونيو ١٩٦٦ – جيد جداً مع مرتبة الشرف الثانية .
- ماجســتير جغرافيــة العمران الريفى – كلية آداب الأسكندرية أكتوبر ١٩٧٢ – ممتاز .
- دكتــوراه الــدولة فى الآداب والعلوم الإنســانية (جغرافيــة العمران والتخطيط الاقليمى) معهد الجغرافيا – جامعة الســوربون – ديسمبر ١٩٨٠ – مرتبة الشرف الأولى .

التدرج الوظيفى :

- معيد ، فمدرس مساعد ، فمدرس ، فأستاذ مساعد ، فأســتاذ فى المدة من ١٩٦٦ – ١٩٩٤ .

- عمل بكليات آداب الأسكندرية ، بنات عين شمس ، العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، آداب طنطا ، آداب جامعة الإمارات العربية المتحدة ، آداب الأسكندرية فرع دمنهور .
- انتدب للتدريس بكليات الأسكندرية - تربية الأزهر - تربية دمنهور - تربية طنطا - آداب المنصورة - معهد البحر المتوسط بجامعة الأسكندرية .

أهم الأعمال العلمية :

- عشرون بحثاً منشوراً باللغتين العربية والفرنسية فى مجال التخصص .
- تعريب وتقديم ثلاثة كتب عن الفرنسية :
  ١) جغرافية البلدان النامية - طبعة أولى (١٩٨٦) .
  - جغرافية التنمية - طبعة ثانية منقحة (١٩٩٦) .
  ٢) السكن الحضرى فى العالم الثالث - طبعة أولى (١٩٨٧) .
  - العشوائيات السكنية - طبعة ثانية منقحة (٢٠٠٠) .
  ٣) دراسات فى جغرافية العمران الحضرى - طبعة أولى (٢٠٠٠) .
- إصدار كتاب : فى جغرافية الريف والحضر (١٩٧٢) .
- رئاسة فريق عمل بحثى بكلية آداب دمنهور - أنجز ثلاثة مشروعات وتم نشر نتائجها :
  - المسح الميدانى لمدينة دمنهور .

- الخريطة الإدارية لمحافظة البحيرة .
- العشوائيات السكنية فى مدن محافظة البحيرة .
- وجارى العمل الآن بمشروع التنمية الشاملة لمركز إيتاى البارود (ينتهى فى نهاية عام ٢٠٠٠ بإذن الله) .

• المشاركة فى عدد من المؤتمرات المحلية ، والعربية ، والعالمية .
• المشاركة فى الإشراف على دراسات علمية ميدانية أهمها :

- مدينة باريس وإقليمها .
- مدينة مدريد وإقليمها .
- مدينة لندن وإقليمها .
- مدينة برشلونة وإقليمها .
- مدينة حريملاء (السعودية)
- مدينة أبو ظبى وإقليمها .
- إقليم الافلاج (السعودية) .
- مدينة الرياض .
- مدينة مرسى مطروح .
- ميناء جبل على (دبى) .
- مدينة رشيد وإقليمها .
- مركز أبو المطامير .
- جنوب سيناء (من طابا لرأس محمد) .

• إلقاء عدد من المحاضرات العامة فى مجالات ثقافية متنوعة ببعض الهيئات التنفيذية بمحافظة البحيرة وكلية آداب دمنهور .
• الإشراف على تسع رسائل ماجستير ودكتوراه فى مجال الجغرافيا البشرية والتخطيط الاقليمى (سبع عن محافظة البحيرة- واثنتان عن أسوان وقناة السويس) .
• الاشتراك فى لجان ترقية الأساتذة المساعدين والأساتذة بجامعات عربية .
• تحكيم بحوث علمية للصلاحية للنشر .

- الاستعداد لنشر كتاب منهجي وتطبيقي فى التخطيط الإقليمى (تحت الطبع) .

- رئيس مجلس إدارة الوحدات التالية بكلية آداب دمنهور :
  - وحدة البحوث التطبيقية والترجمة .
  - وحدة الحاسب الآلى .
  - وحدة اللغات الأجنبية وخدمة المجتمع (تحت الإنشاء) .
  - وحدة جمعية الرعاية المتكاملة (تحت الإنشاء) .

أ. د. محمـــد على بهجت الفاضلى

الأسكندرية فى أول يناير ٢٠٠٠

فهرس الأشكال

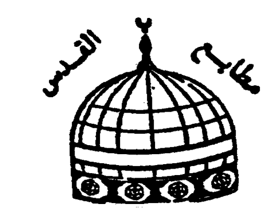
....

دراسات فى جغرافية الحضر

محتويات الكتاب

صفحة

....



شارع د. النبوى المهندس
بجوار محطة البنزين - المندرة قبلى
ت : ٣٢٢٤٠٧٨